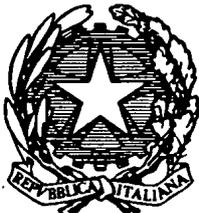
Supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale" n. 35 del 12 febbraio 1997 - Serie generale

Spedizione in abbonamento postale (50%) - Roma

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA **Roma - Mercoledì, 12 febbraio 1997** SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA 70 - 00100 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - LIBRERIA DELLO STATO - PIAZZA G. VERDI 10 - 00100 ROMA - CENTRALINO 85081

N. 30

LEGGE 20 gennaio 1997, n. **16.**

Ratifica ed esecuzione del protocollo recante emendamenti agli articoli 1 (*a*), 14 (1) e 14 (3) (*b*) dell'accordo europeo del 30 settembre 1957 relativo ai trasporti internazionali di merci pericolose su strada (ADR), adottato a Ginevra il 28 ottobre 1993.

LEGGE 20 gennaio 1997, n. **17.**

Ratifica ed esecuzione dello scambio di lettere tra il Governo della Repubblica italiana e l'Organizzazione delle Nazioni Unite relativo al trasferimento della sede da Roma a Torino del Centro interregionale delle Nazioni Unite per la ricerca in materia di criminalità e giustizia (UNICRI), firmate rispettivamente a Roma ed a Vienna il 16 maggio 1995.

LEGGE 20 gennaio 1997, n. **18.**

Ratifica ed esecuzione dell'accordo tra il Governo italiano e l'Organizzazione mondiale della sanità (OMS), fatto a Roma il 17 luglio 1995.

LEGGE 20 gennaio 1997, n. **19.**

Ratifica ed esecuzione della convenzione fra l'Italia e la Svizzera per la disciplina della navigazione sul Lago Maggiore e sul Lago di Lugano, con allegati, fatta sul Lago Maggiore il 2 dicembre 1992.

SOMMARIO

LEGGI, DECRETI E ORDINANZE PRESIDENZIALI

LEGGE 20 gennaio 1997, n. **16.**

Ratifica ed esecuzione del protocollo recante emendamenti agli articoli 1 (*a*), 14 (1) e 14 (3) (*b*) dell'accordo europeo del 30 settembre 1957 relativo ai trasporti internazionali di merci pericolose su strada (ADR), adottato a Ginevra il 28 ottobre 1993.

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

PROMULGA

la seguente legge:

Art. 1.

1. Il Presidente della Repubblica e autorizzato a ratificare il protocollo recante emendamenti agli articoli 1 (*a*), 14 (1) e 14 (3) (*b*) dell'accordo europeo del 30 settembre 1957 relativo ai trasporti internazionali di merci pericolose su strada (ADR), adottato a Ginevra il 28 ottobre 1993.

Art. 2.

1. Piena ed intera esecuzione è data al protocollo di cui all'articolo 1 a decorrere dalla data della sua entrata in vigore in conformità a quanto disposto dall'articolo 6 del protocollo stesso.

Art. 3.

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserita nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 20 gennaio 1997

SCÀLFARO

PRODI, *Presidente del Consiglio dei Ministri*

DINI, *Ministro degli affari esteri*

Visto, *il Guardasigilli:* FLICK

(XI.B.14 b))

UNITED NATIONS NATIONS UNIES

POSTAL ADDRESS—ADRESSE POSTALE UNITED NATIONS, N.Y. 10017
CABLE ADDRESS—ADRESSE TELEGRAPHIQUE UNATIONS NEWYORK

REFERENCE: C.N.448.1993.TREATIES-2 (Notification dépositaire)

PROTOCOLE PORTANT AMENDEMENT DES ARTICLES 1(a), 14(1) ET 14(3)(b) DE L'ACCORD EUROPEEN DU 30 SEPTEMBRE 1957 RELATIF AU TRANSPORT INTERNATIONAL DES MARCHANDISES DANGEREUSES PAR ROUTE (ADR) ADOPTE A GENEVE LE 28 OCTOBRE 1993

PARUTION DES EXEMPLAIRES CERTIFIES CONFORMES

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, agissant en sa qualité de dépositaire et se référant à la notification dépositaire C.N.412.1993.TREATIES-1 du 5 novembre 1993, annonçant l'ouverture à la signature du Protocole susmentionné, a l'honneur de transmettre sous ce pli, le texte dudit Protocole, dans les deux langues de sa conclusion, en annexe à la présente notification.

Le présent Protocole entrera en vigueur un mois après la date à laquelle toutes les Parties contractantes à l'Accord l'auront signé sans réserve de ratification, acceptation ou approbation ou auront déposé leurs instruments de ratification, acceptation, approbation ou adhésion, selon le cas, conformément a l'article 6.

Le 10 janvier 1994

SJ

A l'attention des services des traités des ministères des affaires étrangères et des organisations internationales intéressées

C.N.448.1993.TREATIES-2 (Annex)

PROTOCOL AMENDING ARTICLE 1 (a), ARTICLE 14 (1) AND ARTICLE 14 (3) (b) OF THE EUROPEAN AGREEMENT OF 30 SEPTEMBER 1957 CONCERNING THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF DANGEROUS GOODS BY ROAD (ADR)

THE PARTIES TO THE PRESENT PROTOCOL,

HAVING CONSIDERED the provisions of the European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR), done at Geneva on 30 September 1957 (hereafter referred to as "the Agreement"), relating to the definition of the term "vehicle" in Article 1 (a) and the procedure for the amendment of the annexes to the Agreement, notably the provision of Article 14 (1) of the Agreement;

NOTING in respect of the procedure for amendment of the Annexes that the Contracting Parties to the Agreement have been experiencing difficulties in implementing, within the time limits provided for by Article 14 (3) of the Agreement, those internal measures that are required for the purpose of putting the amendments into effect;

NOTING FURTHER the views of the Working Party on the Transport of Dangerous Goods of the Inland Transport Committee of the United Nations Economic Commission for Europe and the proposals from the Governments of Austria and France to amend the Agreement;

AGREE as follows:

Article 1

Amendment to Article 1 (a) of the Agreement

Article 1 (a) of the Agreement shall be amended to read as follows:

"(a) The term "vehicle" shall mean any motor vehicle, other than a vehicle belonging to or under the orders of the armed forces of a Contracting Party, intended for use on the road, being complete or incomplete, having at least four wheels and a maximum design speed exceeding 25 km/h, and its trailers, with the exception of vehicles which run on rails and of agricultural and forestry tractors and all mobile machinery".

Article 2

Amendment to Article 14 (1) of the Agreement

Article 14, paragraph (1) of the Agreement shall be amended to read as follows:

"1. Independently of the revision procedure provided for in Article 13, any Contracting Party may propose one or more amendments to the Annexes to this Agreement. To that end it shall transmit the text thereof to the Secretary-General of the United Nations. The Secretary-General may also propose amendments to the Annexes to this Agreement for the purpose of ensuring concordance between those Annexes and other international agreements concerning the carriage of dangerous goods.

In addition, he may propose amendments to the Annexes to this Agreement which have been adopted by the Working Party on the Transport of Dangerous Goods of the Inland Transport Committee of the United Nations Economic Commission for Europe, at the request of the Working Party".

Article 3

Amendment to Article 14 (3) of the Agreement

Article 14, paragraph (3) (b) of the Agreement shall be amended to read as follows:

"b) The Contracting Party or, as may be the case, the Secretary-General, submitting the proposed amendment in accordance with paragraph 1 of this article may specify in the proposal, for the purpose of entry into force of the amendment, should it be accepted, a period of more than three months'duration".

Article 4

Signature, ratification, acceptance, approval or accession

1. The Contracting Parties to the Agreement may become Contracting Parties to this Protocol:

(a) By signing it;
(b) By depositing an instrument of ratification, acceptance or approval following signature subject to ratification, acceptance or approval;
(c) by depositing an instrument of accession.

2. This Protocol shall be open for signature at the Office of the Executive Secretary of the Economic Commission for Europe, Geneva, from 28 October 1993 to 31 January 1994.

Article 5

Depositary

Instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Article 6

Entry into Force

This Protocol shall enter into force one month after the date on which all the Contracting Parties to the Agreement have signed it without reservation of ratification, acceptance or approval or have deposited their instruments of ratification, acceptance, approval or accession as the case may be.

Article 7

Any State which becomes a Party to the Agreement after the conditions of the entry into force of this Protocol according to Article 6 have been met shall be considered as a Contracting Party to the Agreement as amended by the Protocol.

Article 8

The original of this Protocol of which the English and French texts are equally authentic shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Je certifie que le texte qui précède est la copie conforme du Protocole portant amendement des articles 1(a), 14(1) et 14(3)(b) de l'Accord européen du 30 septembre 1957 relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), adopté à Genève le 28 octobre 1993.

Pour le Secrétaire général
Le Conseiller juridique
(Secrétaire général adjoint aux affaires juridiques)

Carl-August Fleischhauer

Organisation des Nations Unies
New York, le 30 décembre 1993

TRADUZIONE NON UFFICIALE

C.N.448.1993 TRATTATI-2 (NOTIFICA DEPOSITARIO)

PROTOCOLLO RECANTE EMENDAMENTO DEGLI ARTICOLI 1 (A), 14(1) E 14(3) (B) DELL'ACCORDO EUROPEO DEL 30 SETTEMBRE 1957 RELATIVO AL TRASPORTO INTERNAZIONALE DI MERCI PERICOLOSE SU STRADA (ADR)-ADOTTATO A GINEVRA IL 28 OTTOBRE 1993

PUBBLICAZIONE DEGLI ESEMPLARI CERTIFICATI CONFORMI

Il Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite, agente in qualità di depositario e facendo riferimento alla notifica del depositario C.N.412.1993. TRATTATI-1 del 5 novembre 1993,annunciando l'apertura alla firma del summenzionato Protocollo, ha l'onore di trasmettere in questo piego il testo di detto Protocollo, nelle due lingue in cui é stato redatto, in annesso alla presente notifica.

Il presente Protocollo entrerà in vigore un mese dopo la data alla quale tutte le Parti contraenti all'Accordo lo avranno firmato senza riserva di ratifica, di accettazione o di approvazione o avranno depositato i loro strumenti di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione, a seconda dei casi, secondo l'articolo 6.

Il 10 gennaio 1994

All'attenzione dei servizi dei trattati dei Ministeri degli affari esteri e delle organizzazioni internazionali interessate.

C.N.448.1993.TRATTATI-2(annesso)

PROTOCOLLO DI EMENDAMENTO DELL'ARTICOLO 1(a), ARTICOLO 14(1) E ARTICOLO 14(3) (b) DELL' ACCORDO EUROPEO DEL 30 SETTEMBRE 1957 RELATIVO AL TRASPORTO INTERNAZIONALE DI MERCI PERICOLOSE SU STRADA (ADR)

LE PARTI AL PRESENTE PROTOCOLLO,

IN CONSIDERAZIONE delle disposizioni dell'Accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada (ADR), fatto a Ginevra il 30 settembre 1957 (in appresso denominato "l'Accordo") relativo alla definizione del termine "veicolo" all'Articolo 1 (a), ed alla procedura per l'emendamento degli annessi all'Accordo, in particolare la norma dell'Articolo 14(1) dell'Accordo;

NOTANDO, per quanto riguarda la procedura di emendamento degli Annessi che le Parti contraenti all'Accordo hanno incontrato difficoltà per l'attuazione, nei tempi previsti dall'Articolo 14(3) dell'Accordo, degli adempimenti interni previsti per l'entrata in vigore degli emendamenti;

NOTANDO inoltre le opinioni del Gruppo di Lavoro sul Trasporto delle merci pericolose facente capo al Comitato per il trasporto interno della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite, e le proposte dei Governi di Austria e Francia volte ad emendare l'Accordo,

CONVENGONO quanto segue:

Articolo 1

Emendamento all'Articolo 1(a) dell'Accordo

L'Articolo 1 (a) dell'Accordo sarà emendato nel senso seguente:

"(a) IL termine "veicolo" indica ogni veicolo a motore diverso da un veicolo appartenente o alle dipendenze delle forze armate di una Parte contraente, previsto per circolare su strada, completo o incompleto, avente almeno quattro ruote, la cui velocità massima progettata sia superiore a 25 km/h, assieme ai suoi rimorchi, ad eccezione dei veicoli che si muovono su rotaie, dei trattori agricoli e forestali e di tutti i macchinari mobili".

Articolo 2

Emendamento all'Articolo 14(1) dell'Accordo

L'Articolo 14, paragrafo (1) dell'Accordo sarà emendato nel senso seguente:

"1. Indipendentemente dalla procedura di revisione prevista all'Articolo 13, ogni Parte contraente potrà proporre uno o più emendamenti agli Annessi al presente Accordo. A tal fine essa trasmetterà il testo relativo al Segretario generale delle Nazioni Unite. Il Segretario generale potrà anche proporre emendamenti agli Annessi al presente Accordo al fine di garantire la concordanza tra quegli Annessi ed altri accordi internazionali relativi al trasporto di merci pericolose.

Inoltre egli può proporre emendamenti agli Annessi al presente Accordo, adottati dal Gruppo di Lavoro per il trasporto delle merci pericolose facente capo al Comitato per il trasporto interno della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite, su richiesta del Gruppo di Lavoro".

Articolo 3

Emendamento all'Articolo 14(3) dell'Accordo

L'Articolo 14, paragrafo (3) (b) dell'Accordo sarà emendato come segue:

"b) La Parte contraente, o se del caso il Segretario generale, che presenta la proposta di emendamento in conformità con il paragrafo 1 del presente articolo, può specificare nella proposta ai fini dell'entrata in vigore dell'emendamento, qualora sia accettato, un periodo superiore ad una durata di tre mesi".

Articolo 4

Firma, ratifica, accettazione, approvazione o adesione

1. Le Parti contraenti dell'Accordo possono divenire Parti contraenti del presente Protocollo:

(a) mediante la firma;

(b) depositando uno strumento di ratifica, di accettazione o di approvazione dopo la firma, con riserva di ratifica, di accettazione o di approvazione;

(c) depositando uno strumento di adesione.

2. Il presente Protocollo sarà aperto alla firma presso l'Ufficio del Segretario esecutivo della Commissione economica per l'Europa, Ginevra, dal 28 ottobre 1993 al 31 gennaio 1994.

Articolo 5

Depositario

Gli strumenti di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione saranno depositati presso il Segretario Generale delle Nazioni Unite.

Articolo 6

Entrata in vigore

Il presente Protocollo entrerà in vigore un mese dopo la data alla quale tutte le Parti contraenti all'Accordo lo avranno firmato senza riserva di ratifica, di accettazione o di approvazione o avranno depositato i loro strumenti di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione a seconda dei casi.

Articolo 7

Ogni Stato che diviene Parte dell'Accordo dopo che le condizioni dell'entrata in vigore del presente Protocollo secondo l'articolo 6 sono state soddisfatte, sarà considerato come Parte contraente dell'Accordo come emendato dal Protocollo.

Articolo 8

L'originale del presente Protocollo, i cui testi in lingua francese ed inglese sono parimenti autentici, saranno depositati presso il Segretario Generale delle Nazioni Unite.

Certifico che il testo precedente e la copia conforme del Protocollo recante emendamento degli articoli 1(a), 14(1) e 14(3) (b) dell'Accordo europeo del 30 settembre 1957 relativo al trasporto internazionale delle merci pericolose su strada (ADR) adottato a Ginevra il 28 ottobre 1993.

Per il Segretario generale,

Il Consigliere giuridico

(Vice Segretario generale agli Affari giuridici)

Carl-August Fleischhauer

Organizzazione delle Nazioni Unite
New York, 30 dicembre 1993

LAVORI PREPARATORI

Senato della Repubblica (atto n. 670):

Presentato dal sen. MIGONE il 19 giugno 1996.

Assegnato alla 3ª commissione (Affari esteri), in sede referente, il 26 giugno 1996, con pareri delle commissioni 1ª, 8ª, e della giunta per gli affari delle Comunità europee.

Esaminato dalla 3ª commissione il 17 settembre 1996.

Relazione scritta annunciata il 24 settembre 1996 (atto n. 670/*A* - relatore sen. BOCO).

Esaminato in aula e approvato il 24 settembre 1996, in un testo unificato con atto n. 1103 (d'iniziativa del Ministro degli affari esteri DINI).

Camera dei deputati (atto n. 2303):

Assegnato alla III commissione (Affari esteri), in sede referente, l'8 ottobre 1996, con pareri delle commissioni I e IX.

Esaminato dalla III commissione il 4 dicembre 1996.

Relazione scritta annunciata il 5 dicembre 1996 (atto n. 2303/*A* - relatore on. RIVOLTA).

Esaminato in aula il 13 gennaio 1997 e approvato il 15 gennaio 1997.

97G0029

LEGGE 20 gennaio 1997, n. 17.

Ratifica ed esecuzione dello scambio di lettere tra il Governo della Repubblica italiana e l'Organizzazione delle Nazioni Unite relativo al trasferimento della sede da Roma a Torino del Centro interregionale delle Nazioni Unite per la ricerca in materia di criminalità e giustizia (UNICRI), firmate rispettivamente a Roma ed a Vienna il 16 maggio 1995.

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

PROMULGA

la seguente legge:

Art. 1.

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare lo scambio di lettere tra il Governo della Repubblica italiana e l'Organizzazione delle Nazioni Unite relativo al trasferimento della sede da Roma a Torino del Centro interregionale delle Nazioni Unite per la ricerca in materia di criminalità e giustizia (UNICRI), firmate rispettivamente a Roma ed a Vienna il 16 maggio 1995.

Art. 2.

1. Piena ed intera esecuzione è data allo scambio di lettere di cui all'articolo 1, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore in conformità a quanto disposto nello stesso scambio di lettere.

Art. 3.

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, pari a lire 1.150 milioni per l'anno 1996 ed a lire 150 milioni annue a decorrere dall'anno 1997, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1996-1998, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1996, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento riguardante il Ministero degli affari esteri.

2. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Art. 4.

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserita nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 20 gennaio 1997

SCÀLFARO

PRODI, *Presidente del Consiglio dei Ministri*

DINI, *Ministro degli affari esteri*

Visto, *il Guardasigilli:* FLICK

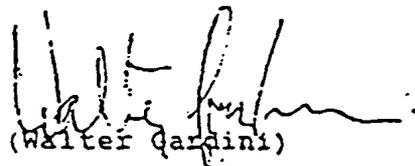
Rome, 16th May 1995

Mr. Director-General,

I have the honour to confirm that the Italian Government takes note of the will expressed by the Secretary-General of the United Nations in his letter to the Minister of Foreign Affairs of Italy dated 17th May 1993, regarding the transfer of the U.N. Interregional Crime and Justice Research Institute from Rome to Turin.

The Italian Government is committed to fund, in collaboration with the Council of the city of Turin, the necessary costs for installing the Institute in the location put at its disposal, including the expenditures for the transfer of the furniture and installations. Regarding the running costs related to the maintenance of the location and the costs for electricity, water and heating, the arrangements spelled out in points 2 and 5 of the agreement signed on 16 January 1968 between the Italian Government and the United Nations Organization, remain in force.

I propose that this letter and your reply constitute an addendum to the above agreement, which will remain in force. This addendum shall be subject to ratification by the Parliament of the Republic of Italy, and shall come into force upon receipt by the United Nations of the notification from the Government of the completion of the required formalities.

Please accept, Mr. Director-General, the assurances of my highest consideration

(Walter Gardini)

H.E.
Amb. Giorgio Giacomelli
Director-General
United Nations Office
Vienna

UNITED NATIONS OFFICE AT VIENNA
THE DIRECTOR-GENERAL

OFFICE DES NATIONS UNIES A VIENNE
LE DIRECTEUR GENERAL

VIENNA INTERNATIONAL CENTRE
P.O. BOX 500, A-1400 VIENNA, AUSTRIA
TELEPHONE: (43 1) 21345 5001 TELEGRAPHIC ADDRESS: UNATIONS VIENNA FAX: (43 1) 21345 5818.

16 May 1995

Mr. Under Secretary of State,

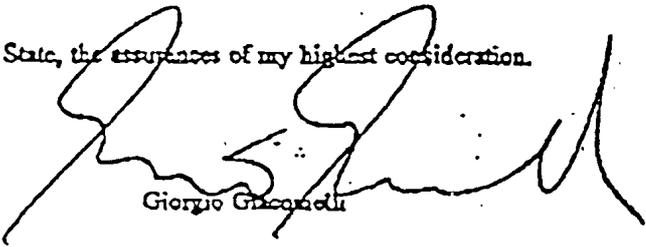
I have the honour to acknowledge receipt of your letter of 16 May 1995, the text of which reads as follows:

"I have the honour to confirm that the Italian Government takes note of the will expressed by the Secretary-General of the United Nations in his letter to the Minister of Foreign Affairs of Italy dated 17 May 1993, regarding the transfer of the U.N. Interregional Crime and Justice Research Institute from Rome to Turin.

The Italian Government is committed to fund, in collaboration with the Council of the city of Turin, the necessary costs for installing the Institute in the location put at its disposal, including the expenditures for the transfer of the furniture and installations. Regarding the running costs related to the maintenance of the location and the costs for electricity, water and heating, the arrangements spelled out in points 2 and 5 of the agreement signed on 16 January 1968 between the Italian Government and the United Nations Organization, remain in force.

I propose that this letter and your reply constitute an addendum to the above agreement, which will remain in force. This addendum shall be subject to ratification by the Parliament of the Republic of Italy, and shall come into force upon receipt by the United Nations of the notification from the Government of the completion of the required formalities."

I wish to express the acceptance of the United Nations of the terms contained in your letter and that this exchange of letters shall constitute an addendum to the agreement signed on 16 January 1968 between the Italian Government and the United Nations, which will remain in force.

Please accept, Mr. Under Secretary of State, the assurances of my highest consideration.

Giorgio Giacomelli

His Excellency
Amb. Walter Gardini
Under Secretary of State
Ministry of Foreign Affairs
Rome

Il Sottosegretario di Stato
per gli Affari Esteri

Roma, 16 maggio 1995

Egregio Direttore Generale,

ho l'onore di confermare che il Governo italiano prende atto della volontà di trasferire l'Istituto Interregionale di Ricerca per la Criminalità e la Giustizia delle Nazioni Unite da Roma a Torino, espressa dal Segretario Generale delle Nazioni Unite nella lettera indirizzata al Ministro degli Affari Esteri italiano il 17 maggio 1993.

Il Governo italiano si impegna a sostenere, in collaborazione con il Consiglio Comunale di Torino, le spese necessarie ad impiantare l'Istituto nei locali messi a sua disposizione, incluse le spese per il trasferimento del mobilio e delle istallazioni. Per quanto riguarda i costi di gestione relativi alla manutenzione dei locali ed alla corrente elettrica, acqua e riscaldamento, rimarranno in vigore le intese di cui ai punti 2 e 5 dell'accordo firmato il 16 gennaio 1968 dal Governo italiano e dall'Organizzazione delle Nazioni Unite.

Propongo che la presente lettera e la Sua risposta costituiscano un addendum all'accordo di cui sopra, che resterà peraltro in vigore. Tale addendum sarà soggetto a ratifica da parte del Parlamento della Repubblica Italiana, ed entrerà in vigore nel momento in cui le Nazioni Unite avranno ricevuto notifica dal Governo dell'avvenuto espletamento delle formalità richieste.

Egregio Direttore Generale, La prego di accettare i sensi della mia più alta considerazione.

(Walter Gardini)

S.E. Amb. Giorgio Giacomelli
Direttore Generale
Ufficio delle Nazioni Unite
Vienna

UFFICIO DELLE NAZIONI UNITE A VIENNA
Il Direttore Generale

16 maggio 1995

Egregio Sottosegretario di Stato,

ho l'onore di accusare ricevuta della Sua lettera del 16 maggio 1995, il cui testo è il seguente:

"Ho l'onore di confermare che il Governo italiano prende atto della volontà di trasferire l'Istituto Interregionale di Ricerca per la Criminalità e la Giustizia delle Nazioni Unite da Roma a Torino, espressa dal Segretario Generale delle Nazioni Unite nella lettera indirizzata al Ministro degli Affari Esteri italiano il 17 maggio 1993.

Il Governo italiano si impegna a sostenere, in collaborazione con il Consiglio Comunale di Torino, le spese necessarie ad impiantare l'Istituto nei locali messi a sua disposizione, incluse le spese per il trasferimento del mobilio e delle istallazioni. Per quanto riguarda i costi di gestione relativi alla manutenzione dei locali ed alla corrente elettrica, acqua e riscaldamento, rimarranno in vigore le intese di cui ai punti 2 e 5 dell'accordo firmato il 16 gennaio 1968 dal Governo italiano e dall'Organizzazione delle Nazioni Unite.

Propongo che la presente lettera e la Sua risposta costituiscano un addendum all'accordo di cui sopra, che resterà peraltro in vigore. Tale addendum sarà soggetto a ratifica da parte del Parlamento della Repubblica Italiana, ed entrerà in vigore nel momento in cui le Nazioni Unite avranno ricevuto notifica dal Governo dell'avvenuto espletamento delle formalità richieste."

Desidero comunicare che le Nazioni Unite hanno accettato i termini della Sua lettera e che il presente scambio di lettere costituirà un addendum all'accordo firmato il 16 gennaio 1968 dal Governo italiano e dalle Nazioni Unite, che resterà peraltro in vigore.

Egregio Sottosegretario di Stato, La prego di accettare i sensi della mia più alta considerazione.

Giorgio Giacomelli

S.E. Amb. Walter Gardini
Sottosegretario di Stato
Ministero degli Affari Esteri
Roma

LAVORI PREPARATORI

Senato della Repubblica (atto n. 820):

Presentato dal Ministro degli affari esteri (DINI) il 27 giugno 1996.

Assegnato alla 3ª commissione (Affari esteri), in sede referente, il 15 luglio 1996, con pareri delle commissioni 1ª, 2ª e 5ª.

Esaminato dalla 3ª commissione il 24 luglio 1996.

Relazione scritta annunciata il 1° agosto 1996 (atto n. 820/*A* - relatore sen. BRATINA).

Esaminato in aula e approvato il 2 agosto 1996.

Camera dei deputati (atto n. 2105):

Assegnato alla III commissione (Affari esteri e comunitari), in sede referente, il 9 settembre 1996, con pareri delle commissioni I, II e V.

Esaminato dalla III commissione il 3 ottobre 1996 e 4 dicembre 1996.

Relazione scritta annunciata il 5 dicembre 1996 (atto n. 2105/*A* - relatore on. DA MERI).

Esaminato in aula il 13 gennaio 1997 e approvato il 15 gennaio 1997.

97G0030

LEGGE 20 gennaio 1997, n. 18.

Ratifica ed esecuzione dell'accordo tra il Governo italiano e l'Organizzazione mondiale della sanità (OMS), fatto a Roma il 17 luglio 1995.

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

PROMULGA

la seguente legge:

Art. 1.

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'accordo tra il Governo italiano e l'Organizzazione mondiale della sanità (OMS), fatto a Roma il 17 luglio 1995.

Art. 2.

1. Piena ed intera esecuzione è data all'accordo di cui all'articolo 1, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore in conformità a quanto disposto dall'articolo 4, paragrafo 1, dell'accordo stesso.

Art. 3.

1. Al maggiore onere derivante dall'attuazione della presente legge, pari a lire 203 milioni annue a decorrere dal 1996, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1996-1998, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1996, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero degli affari esteri.

2. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Art. 4.

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserita nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 20 gennaio 1997

SCÀLFARO

PRODI, *Presidente del Consiglio dei Ministri*

DINI, *Ministro degli affari esteri*

Visto, *il Guardasigilli:* FLICK

ACCORDO

TRA

IL GOVERNO ITALIANO

E

L'ORGANIZZAZIONE MONDIALE DELLA SANITÀ

Preambolo

(1) I Ministri dell'Ambiente e della Sanità degli Stati Membri della Regione Europea dell'Organizzazione Mondiale della Sanità, insieme con i rappresentanti della Commissione delle Comunità Europee, hanno adottato nell'incontro di Francoforte del Dicembre 1989 la Carta Europea per l'Ambiente e la Salute.

(2) La suddetta Carta invitava l'Ufficio Regionale per l'Europa dell'Organizzazione Mondiale della Sanità (in appresso denominato "OMS/EURO") ad esaminare l'opportunità e la fattibilità di istituire un Centro Europeo Ambiente e Salute.

(3) Il Governo Italiano, rappresentato dal Ministro dell'Ambiente e dal Ministro della Sanità (in appresso denominati "i Ministri") e l'OMS/EURO hanno concordato nel 1990 un progetto pan-europeo di cooperazione nel campo della sanità ambientale per un periodo iniziale di 5 anni e con successiva possibilità di proseguimento dell'attività dell'OMS/EURO, allo scopo di sviluppare un Centro Europeo Ambiente e Salute (in appresso denominato "Il Centro") di cui una "Unità" collocata e operante a Roma.

(4) L'Accordo (in appresso denominato "L'Accordo del 1990") per costituire a Roma una "Unità" del Centro, in seguito denominata "Divisione", è stato firmato dal Governo italiano e dall'OMS, a Roma il 14 Giugno 1990. All'Accordo del 1990 della durata di 5 anni (fino al 31-XII-1995) e rinnovabile, e ad un Addendum firmato a Roma il 20 Marzo 1991 (in appresso denominato "l'Addendum del 1991") è stata data ratifica ed esecuzione con legge dello Stato italiano numero 197 del 6 Febbraio 1992.

(5) La seconda Conferenza Ministeriale sull'Ambiente e la Salute tenutasi ad Helsinki nel Giugno 1994 ha chiesto una espansione del ruolo del Centro che fornirà il contesto internazionale per la collaborazione pan-europea ai fini della messa in pratica del Piano d'Azione là concordato.

Art. 1
(rinnovo dell'Accordo)

La validità dell'Accordo del 1990 e dell'Addendum del 1991 è prorogata per la durata di 6 anni con le modifiche di cui agli articoli seguenti.

Art. 2
(contributo del Governo Italiano)

1) Il Governo Italiano si obbliga a sostenere gli oneri, relativi alla sistemazione logistica ed al funzionamento degli Uffici della Divisione di Roma del Centro Europeo Ambiente e Salute, derivanti dall'attuazione dell'art. 2 dell'Accordo del 1990, mediante il versamento, in valuta italiana, del contributo annuale di £ 900 (novecento) milioni.

2) Detto contributo potrà essere eventualmente utilizzato nei limiti delle possibilità e delle necessità, anche per partecipare alla copertura di spese relative alle voci indicate nell'art. 3 dell'Accordo del 1990.

3) Il versamento del contributo sarà effettuato mediante emissione, all'inizio di ogni anno, di ordinativo diretto a favore dell'OMS/EURO Divisione di Roma del Centro Europeo Ambiente e Salute su conto corrente bancario le cui coordinate saranno fornite dall'OMS/EURO stessa.

4) La Divisione di Roma invierà periodici rendiconti sulla gestione del contributo erogato.

5) Il Governo Italiano si obbliga a fornire all'OMS i fondi necessari a coprire le spese indicate nell'art.3 dell'Accordo del 1990 pari a £ 1700 (millesettecento) milioni limitatamente al personale operante nel Centro di Roma. Tale contributo sara trasferito direttamente dal Ministero dell'Ambiente all'OMS/EURO tramite l'utilizzazione dei propri capitoli di bilancio all'inizio di ogni anno in Lire italiane.

6) Gli importi di cui ai precedenti commi 1 e 5 si intendono comprensivi della quota dei 13% di sussidi governativi al programma di cui all'art.3, 3° comma dell'Accordo del 1990.

7) Gli importi dei contributi di cui ai commi 1 e 5 possono essere riesaminati a seguito di eventi sopravvenuti sulla base di richieste motivate e documentate dall'OMS e riconosciute valide dal Governo Italiano. Le intese eventualmente raggiunte dalle due Parti formeranno oggetto di un Accordo sottoposto a ratifica.

Art. 3
(contributo dell'OMS/EURO)

L'OMS/EURO trasferirà una unità di personale professionale ed una unità di personale amministrativo alla Divisione di Roma. I relativi oneri saranno a carico del bilancio ordinario dell'OMS/EURO con effetto dal 1° Gennaio 1996.

Art. 4
(entrata in vigore e durata dell'Accordo)

1) Il presente Accordo entrerà in vigore il primo giorno del mese successivo alla data dell'ultima notifica dell'avvenuto adempimento delle formalità previste dagli ordinamenti delle due Parti.

2) Il presente Accordo ha la durata di 6 anni. Ciascuna delle Parti può denunciarlo in qualsiasi momento e la denuncia avrà effetto il primo giorno del sesto mese successivo a quello in cui l'altra parte ha ricevuto la relativa notifica.

3) In ogni caso il presente Accordo cesserà di avere vigore anche prima del termine previsto dal comma 1:

a) per mutuo consenso;

b) qualora la Divisione di Roma sia trasferita sul territorio di uno Stato terzo.

Art. 5

Con un anno di anticipo rispetto al termine di scadenza del presente Accordo ciascuna delle Parti potrà chiedere di negoziarne la riconduzione.

Il Ministro dell'Ambiente

....

Data:..............................

Il Ministro della Sanità

....

Data: 28 [illegible] 1995

Per Il Direttore dell'Ufficio Regionale per L'Europa dell'Organizzazione Mondiale della Sanità

....

Data: July 17, 1995

LAVORI PREPARATORI

Senato della Repubblica (atto n. 765):

Presentato dal Ministro degli affari esteri (DINI) il 25 giugno 1996.

Assegnato alla 3ª commissione (Affari esteri), in sede referente, il 17 luglio 1996, con pareri delle commissioni 1ª, 5ª, 12ª, 13ª e della giunta per gli affari delle Comunità europee.

Esaminato dalla 3ª commissione il 24 luglio 1996 e 1° agosto 1996.

Relazione scritta annunciata il 18 settembre 1996 (atto n. 765/*A* - relatore sen. CARRAO).

Esaminato in aula e approvato il 24 settembre 1996.

Camera dei deputati (atto n. 2302):

Assegnato alla III commissione (Affari esteri), in sede referente, l'8 ottobre 1996, con pareri delle commissioni I, V, VIII e XII.

Esaminato dalla III commissione il 4 dicembre 1996.

Relazione scritta annunciata il 5 dicembre 1996 (atto n. 2302/*A* - relatore on. LECCESE).

Esaminato in aula il 13 gennaio 1997 e approvato il 15 gennaio 1997.

97G0031

LEGGE 20 gennaio 1997, n. 19.

Ratifica ed esecuzione della convenzione fra l'Italia e la Svizzera per la disciplina della navigazione sul Lago Maggiore e sul Lago di Lugano, con allegati, fatta sul Lago Maggiore il 2 dicembre 1992.

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

PROMULGA

la seguente legge:

Art. 1.

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare la convenzione tra l'Italia e la Svizzera per la disciplina della navigazione sul Lago Maggiore e sul Lago di Lugano, con allegati, fatta sul Lago Maggiore il 2 dicembre 1992.

Art. 2.

1. Piena ed intera esecuzione è data alla convenzione di cui all'articolo 1, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore in conformità a quanto disposto dall'articolo 21 della convenzione medesima.

Art. 3.

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in 12 milioni di lire annue a decorrere dall'anno 1996, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1996-1998, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1996, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero degli affari esteri.

2. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Art. 4.

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserita nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 20 gennaio 1997

SCÀLFARO

PRODI, *Presidente del Consiglio dei Ministri*

DINI, *Ministro degli affari esteri*

Visto, *il Guardasigilli:* FLICK

C O N V E N Z I O N E

fra l'Italia e la Svizzera per la disciplina della navigazione sul lago Maggiore e sul lago di Lugano

---

Il Governo della Repubblica italiana,

e

il Consiglio federale svizzero,

qui di seguito denominati Stati contraenti,

nell'intento di adeguare la regolamentazione della navigazione sul lago Maggiore e sul lago di Lugano alle nuove esigenze e all'evoluzione del traffico e della tecnica, hanno convenuto quanto segue:

Capitolo I Disposizioni generali

Articolo 1 Principi

1 La navigazione sui laghi Maggiore e di Lugano è libera subordinatamente all'osservanza delle norme contenute nella presente Convenzione e nel Regolamento annesso.

2 Sulle acque di entrambi i laghi non è obbligatorio esporre bandiere nazionali.

Articolo 2 Vigilanza

Gli Stati contraenti esercitano l'alta sorveglianza in materia di navigazione sulle acque comprese nei propri confini politici, vigilando sul rispetto delle norme della presente Convenzione e del Regolamento ed in particolare su quelle riguardanti la sicurezza della navigazione.

Articolo 3 Protezione dell'ambiente

1 Ferma restando l'osservanza delle convenzioni esistenti o future in materia di protezione dell'ambiente, i Governi degli Stati contraenti possono adottare le misure adeguate per la salvaguardia dell'ambiente nell'ambito delle attività comunque connesse con la navigazione, tenuto conto delle esigenze della navigazione stessa.

2 Eventuali particolari misure in materia formeranno oggetto di decisione da adottarsi di comune accordo fra i Governi degli Stati contraenti, sentita la Commissione mista.

3 Gli Stati contraenti, limitatamente alle acque situate nel proprio ambito territoriale e ai propri natanti, potranno adottare, nel caso in cui le condizioni locali lo esigano, misure che deroghino al Regolamento, nell'interesse della protezione dell'ambiente.
Il provvedimento dovrà essere comunicato tempestivamente alla Commissione mista.

Capitolo II Disposizioni concernenti i natanti

Articolo 4 Documenti e contrassegni

1 Ai fini della presente Convenzione per natanti si intendono: i battelli, i galleggianti e simili, come meglio definiti nel Regolamento, ad esclusione dei mezzi militari.

2 Le costruzioni, le attrezzature, l'equipaggio e tutto quanto concerne le ispezioni, le visite e le prove per l'accertamento dell'idoneità tecnica, le condizioni di sicurezza e il loro mantenimento nel tempo, dovranno essere conformi alle prescrizioni del Regolamento e della normativa nazionale vigente nel luogo d'iscrizione del natante o, in mancanza, in quello del suo stazionamento abituale.

3 I natanti di lunghezza superiore a metri 2,50 f.t., per navigare su ambedue i laghi, devono essere muniti dei documenti e dei contrassegni previsti dalla normativa vigente nello Stato di appartenenza.
Nel caso in cui detti documenti o contrassegni non siano previsti per i natanti di cui sopra dalla normativa nazionale, gli stessi, quando navigano nelle acque svizzere del lago Maggiore o del lago di Lugano, devono munirsi degli appositi contrassegni stabiliti nel Regolamento con relativo documento di rilascio.
Fanno eccezione i natanti menzionati nel Regolamento.

4 I documenti ed i contrassegni rilasciati da ciascuno degli Stati contraenti sono validi senza restrizioni su ambedue i laghi.

5 Per i natanti che non stazionano abitualmente né in Svizzera né in Italia, lo Stato competente in materia è quello del luogo in cui il natante è messo in acqua.

6 In caso di cambiamento del luogo di stazionamento abituale del natante dal territorio di uno degli Stati contraenti al territorio dell'altro Stato, sono necessari nuovi documenti e contrassegni da rilasciare dalle competenti autorità del rispettivo Stato secondo la legislazione nazionale.

Articolo 5 Assicurazione

1 Nel caso di natanti a motore il rilascio dei documenti e dei contrassegni di cui al punto 3° comma secondo dell'articolo precedente è subordinato alla stipulazione di un'assicurazione per la responsabilità civile che copra i danni che possono derivare dall'impiego del natante e dall'eventuale rimorchio di attrezzature sportive.

2 In ogni altro caso si applica la normativa vigente dello Stato di appartenenza.

3 Gli Stati contraenti si impegnano a riconoscere reciprocamente i certificati rilasciati dalle compagnie d'assicurazione autorizzate ad esercitare questo ramo d'attività secondo la legislazione nazionale di ciascuno Stato.

Capitolo III Disposizioni concernenti i conduttori

Articolo 6

1 In materia di abilitazione, il conduttore e i membri dell'equipaggio, se previsto, sono sottoposti alle disposizioni della legislazione nazionale dello Stato contraente sul cui territorio essi hanno la propria residenza. In mancanza di tale residenza, la competenza spetta allo Stato contraente sul cui territorio il natante è immatricolato o staziona abitualmente.

2 Per poter navigare in acque diverse da quelle del Paese di appartenenza il permesso di condurre un natante è comunque necessario se:

a. la potenza di propulsione è superiore a 8 kW;

b. la superficie velica supera i 15 m^2.

3 Il conduttore di un natante motorizzato deve aver compiuto il 14º anno di età per i motori fino a 6 kW di potenza e i 18 anni per potenze superiori, salvo che non sia prescritta un'età minima maggiore di questa nei casi previsti dal Regolamento.

4 I permessi di condurre sono validi senza restrizioni su entrambi i laghi, salvo che si tratti di permessi rilasciati al personale di natanti adibiti al trasporto professionale e pubblico di persone; in questo caso gli stessi sono validi soltanto sul lago per il quale sono stati rilasciati.

5 Il rilascio, l'aggiornamento o il ritiro del permesso sono disciplinati nel Regolamento.

6 L'aggiornamento, la modifica o il ritiro del permesso sono di competenza dello Stato contraente che ha rilasciato il documento.

7 Qualora il conduttore cambi la residenza trasferendosi sul territorio dell'altro Stato, egli deve provvedere, entro un anno dal trasferimento, a sostituire il permesso di condurre senza che sia necessaria l'effettuazione di un esame.

Capitolo IV Disposizioni concernenti la circolazione

Articolo 7

1 La circolazione dei natanti è sottoposta alle disposizioni della presente Convenzione e del Regolamento.
Gli Stati contraenti possono stabilire regole particolari per la navigazione dei natanti destinati a un servizio dello Stato.

2 Le manifestazioni nautiche che si svolgono sui laghi Maggiore e di Lugano e che interessano le acque territoriali dei due Stati contraenti possono aver luogo solo subordinatamente ad accordi tra le autorità competenti di ambedue gli Stati, sentite le imprese di navigazione concessionarie.

3 L'uso degli impianti di approdo e di quelli di stazionamento sottostanno alla legislazione dello Stato contraente in cui essi si trovano.

4 Le autorità competenti di ciascuno degli Stati contraenti possono temporaneamente limitare o vietare la navigazione nelle proprie acque territoriali per motivi di sicurezza o di ordine pubblico. I divieti e le limitazioni vengono portati a conoscenza degli interessati mediante avvisi o adeguata segnaletica.

5 Le limitazioni permanenti alla navigazione o all'ammissione di determinati natanti oppure di determinati tipi di propulsione possono essere decise soltanto di comune accordo tra i Governi degli Stati contraenti.

6 La segnaletica diurna e notturna è disciplinata da ciascuno Stato contraente in conformità alle norme del Regolamento.

7 I Governi degli Stati contraenti devono comunicarsi reciprocamente per conoscenza i regolamenti interni, le prescrizioni e le eventuali modifiche emanati in materia di polizia dei porti e delle rade situate sul rispettivo territorio.

Capitolo V — Disposizioni particolari per la navigazione del servizio regolare di linea

---

Articolo 8 — Servizio regolare di linea

E' considerato servizio regolare di linea quello esercitato dalle imprese di navigazione alle quali gli Stati contraenti hanno rilasciato una concessione. Le disposizioni contenute negli atti di concessione non possono essere in contrasto né con la presente Convenzione, né col Regolamento.

Articolo 9 Diritto di trasporto

1 Il diritto di trasporto in esclusiva di persone con servizi regolari di linea sul lago Maggiore e sul lago di Lugano viene stabilito come segue:

2 Lago Maggiore
L'esercizio del servizio pubblico di navigazione di linea è assicurato, sia nel bacino italiano sia in quello svizzero, da un'impresa italiana munita di atto di concessione italiano alla quale la Svizzera si impegna a rilasciare la concessione per il proprio bacino.

3 Lago di Lugano
L'esercizio del servizio pubblico di navigazione di linea è assicurato, sia nel bacino svizzero sia in quello italiano, da un'impresa svizzera munita di atto di concessione svizzero alla quale l'Italia si impegna a rilasciare la concessione per il proprio bacino.

4 Si considerano servizi pubblici di linea anche quelli effettuati dall'impresa concessionaria con propri natanti fuori dall'orario e dalle rotte abituali.

Articolo 10 Concessione

Nei rispettivi atti di concessione degli Stati contraenti vengono stabilite le disposizioni a cui è sottoposto il servizio regolare di linea. L'atto è rilasciato sentite le competenti autorità dell'altro Stato contraente.

Articolo 11 — Personale navigante delle imprese concessionarie

I conduttori ed i componenti l'equipaggio dei natanti dell'impresa di navigazione concessionaria dei servizi pubblici di linea per il lago di Lugano sono sottoposti, in materia di abilitazione, alla legislazione svizzera. Questo in deroga alle disposizioni generali di cui all'articolo 6 punti 1 e 7.
Per l'impresa concessionaria dei servizi pubblici di linea sul lago Maggiore è invece riconosciuta la validità reciproca delle abilitazioni.

Articolo 12 — Orari

Le imprese i cui natanti assicurano un servizio regolare di linea tra la Svizzera e l'Italia sottopongono alle autorità competenti di ciascuno degli Stati contraenti i progetti d'orario entro i termini fissati dalle rispettive autorità. Gli orari, approvati dall'autorità nazionale competente e le eventuali modifiche apportate durante il periodo di validità degli stessi, devono essere affissi a bordo dei natanti, in tutti i porti e negli impianti d'approdo regolarmente serviti.

Articolo 13 — Trasporto agenti di sorveglianza

Le imprese che esercitano un servizio pubblico di navigazione sono obbligate a trasportare gratuitamente gli agenti delle autorità incaricate di compiti di sorveglianza nell'esercizio delle loro funzioni.

Capitolo VI — Disposizioni particolari concernenti la navigazione sottoposta ad autorizzazione ed il servizio di noleggio di banchina

---

Articolo 14 — Navigazione sottoposta ad autorizzazione e servizi di noleggio di banchina

1 I servizi non regolari di linea di trasporto persone, denominati servizi sottoposti ad autorizzazione o permesso oppure di noleggio di banchina, sono disciplinati dalle autorità competenti nelle proprie acque territoriali secondo la legislazione nazionale.

2 I natanti che effettuano i servizi di cui al punto precedente possono, di regola, svolgere il servizio stesso esclusivamente nell'ambito delle acque territoriali dello Stato che ha rilasciato l'autorizzazione.
Tale autorizzazione può essere rilasciata purchè il trasporto risponda ad un'esigenza effettiva e previo accertamento che le imprese pubbliche di navigazione non subiscano una notevole concorrenza.

3 Un'annotazione supplementare da riportare sull'autorizzazione è necessaria per effettuare corse nelle acque territoriali dell'altro Stato. Tale annotazione viene apposta dall'autorità competente, previo assenso dell'autorità dell'altro Stato.

Articolo 15 — Controlli e trasporto agenti di sorveglianza

I funzionari dell'autorità di sorveglianza debbono essere informati su tutte le questioni riguardanti il servizio; essi hanno il libero accesso ai natanti ed il diritto al trasporto gratuito.

Capitolo VII — Disposizioni relative ai controlli doganali

Articolo 16

1 Gli Stati contraenti provvedono affinchè i servizi di dogana e di polizia siano espletati in modo da consentire il normale funzionamento dei servizi regolari di linea nonchè l'esercizio dell'attività di pesca.

2 Le disposizioni della presente Convenzione non pregiudicano quelle previste da accordi internazionali in materia di controlli di dogana e di polizia.

Capitolo VIII Disposizioni per la circolazione dei natanti al servizio dello Stato

---

Articolo 17

1 I natanti che espletano servizi di dogana e di polizia non debbono, di norma, oltrepassare la frontiera politica dei rispettivi Stati, salvo nei casi di deroga previsti sia da specifici accordi bilaterali sia dalle ipotesi di cui al successivo punto 2.

2 Sul lago di Lugano i natanti italiani di dogana e di polizia possono, per esigenze di servizio, oltrepassare la propria frontiera politica per trasferirsi dal bacino di Porto Ceresio a quello di Porlezza e viceversa. Sempre per esigenze di servizio i natanti della dogana e di polizia hanno la facoltà di trasferirsi sia dal bacino di Porto Ceresio sia da quello di Porlezza nelle acque italiane prospicienti il comune di Campione d'Italia e viceversa.
Tali trasferimenti possono aver luogo soltanto di giorno e senza soste nelle acque svizzere, previa comunicazione alla Direzione delle dogane svizzere a Lugano da dare al più tardi un giorno prima della loro effettuazione.
Alle medesime condizioni può aver luogo sul lago di Lugano il passaggio degli agenti italiani di dogana e di polizia su natanti privati.

3 I natanti di cui al punto precedente non possono approdare in territorio svizzero, salvo casi di forza maggiore; gli agenti italiani di dogana e di polizia non possono comunque effettuare atti di potestà nelle acque territoriali svizzere.

Capitolo IX Commissione consultiva mista

Articolo 18

1 Con l'entrata in vigore della presente Convenzione è costituita una commissione consultiva mista.

2 Ogni Parte contraente nomina i membri della propria delegazione il cui numero non deve essere superiore a tre. La commissione stabilisce il proprio regolamento interno.

3 I compiti della commissione consistono principalmente nel:

a. vigilare affinchè vengano applicati la presente Convenzione e il Regolamento;

b. elaborare e sottoporre ai Governi degli Stati contraenti modifiche e integrazioni del Regolamento;

c. facilitare i rapporti fra le autorità degli Stati contraenti incaricati dell'esecuzione delle prescrizioni previste nella presente Convenzione e nel Regolamento;

d. risolvere le eventuali difficoltà risultanti dall'applicazione della presente Convenzione e del Regolamento, formulando proposte ai Governi degli Stati contraenti;

e. mantenere i rapporti con altri organismi amministrativi e privati che si occupano di questioni inerenti anche alla navigazione.

Capitolo X Esecuzione della Convenzione e del Regolamento

Articolo 19

1 Ciascuna delle Parti contraenti adotta i provvedimenti necessari all'esecuzione delle disposizioni della presente Convenzione e del Regolamento sul proprio territorio.

2 Le autorità competenti degli Stati contraenti possono avere rapporti bilaterali diretti sulle questioni che riguardano l'applicazione della presente Convenzione e del Regolamento.

3 Fermo restando quanto previsto dall'articolo 6 punto 6, in caso di infrazioni alle disposizioni della presente Convenzione e del Regolamento, ciascuno degli Stati contraenti applica le sanzioni e le misure amministrative previste dal proprio ordinamento.

Capitolo XI Clausola d'arbitrato

Articolo 20

Le divergenze fra gli Stati contraenti concernenti l'interpretazione o l'applicazione della presente Convenzione che non possono essere composte dalla Commissione consultiva mista sono sottoposte, se gli Stati contraenti non dispongono altrimenti e su richiesta di uno di essi, ad un tribunale arbitrale. La composizione, le funzioni e le regole di procedura del tribunale arbitrale sono stabilite in un allegato alla presente Convenzione.

Capitolo XII Disposizioni finali

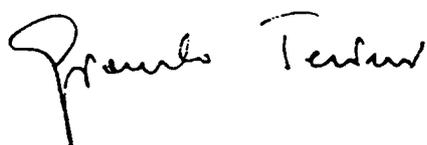
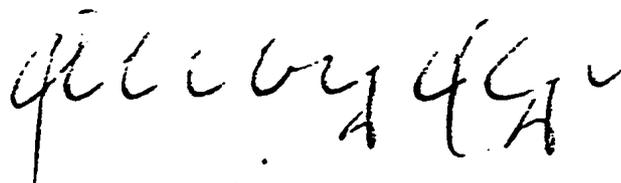
Articolo 21 Entrata in vigore

1 La presente Convenzione ed il Regolamento entrano in vigore il primo giorno del terzo mese che segue la reciproca comunicazione formale dell'avvenuto perfezionamento delle procedure costituzionali richieste in ciascuno dei due Stati contraenti.

2 Ogni Stato contraente può denunciare in qualsiasi momento la presente Convenzione che comunque rimarrà in vigore per un anno a decorrere da tale data.

3 La presente Convenzione abroga la Convenzione del 22 ottobre 1923 fra l'Italia e la Svizzera per la navigazione sul lago Maggiore e sul lago di Lugano.

Fatto sul Lago Maggiore il 2 dicembre 1992 in due esemplari in lingua italiana.

Per il Governo della Repubblica italiana:	Per il Consiglio federale svizzero:
Giancarlo Tesini	Adolf Ogi

Allegato concernente l'arbitrato

1 La procedura d'arbitrato è disciplinata dalle disposizioni del presente allegato.

2 Il tribunale arbitrale è composto di tre membri. Ognuna delle Parti in causa nomina un arbitro. I due arbitri così designati nominano di comune accordo il terzo arbitro con funzione di presidente. Se allo spirare dei due mesi a partire dalla nomina del secondo arbitro non è ancora stato designato il terzo arbitro, il Presidente della Corte internazionale di giustizia procede alla sua nomina su richiesta della Parte più diligente.

3 Se entro due mesi a partire dalla richiesta una delle due Parti in causa non ha proceduto alla nomina che le spetta di un membro del tribunale, l'altra Parte può rivolgersi al Presidente della Corte internazionale di giustizia che nomina il presidente del tribunale arbitrale entro un nuovo termine di due mesi. Appena nominato, il presidente del tribunale arbitrale chiede alla Parte che non ha designato un arbitro di farlo entro due mesi. Trascorso questo termine, egli si rivolge al Presidente della Corte internazionale di giustizia che procede a questa nomina entro un nuovo termine di due mesi.

4 Se nei casi previsti ai punti precedenti, il Presidente della Corte internazionale di giustizia è impedito, oppure se è cittadino di una delle due Parti in causa, la nomina del presidente del tribunale arbitrale o la nomina dell'arbitro spetta al vicepresidente della Corte oppure al membro più anziano della Corte che non sia impedito e che non sia cittadino di una della due Parti in causa.

5 Le disposizioni precedenti si applicano anche nel caso di sostituzione di uno degli arbitri designati.

6 Il tribunale arbitrale decide secondo le regole del diritto internazionale ed in particolare del presente accordo.

7 Le decisioni del tribunale arbitrale, sia per quanto concerne la procedura sia per quanto riguarda la materia, vengono prese a maggioranza dei suoi membri; l'assenza o l'astensione di uno dei membri nominati dalle Parti non impedisce al tribunale di decidere. Nel caso di parità di voti decide il presidente. Le Parti sono vincolate dalle decisioni del tribunale. Esse si assumono le spese dell'arbitro che hanno nominato e quelle per il presidente in parti uguali. Il tribunale arbitrale fissa autonomamente la procedura del giudizio.

Regolamento internazionale per la navigazione sui laghi Maggiore e di Lugano

Visto l'articolo 1 della Convenzione del 2 dicembre 1992 tra l'Italia e la Svizzera relativa alla navigazione sul lago Maggiore e sul lago di Lugano vengono emanate le disposizioni seguenti:

Capitolo 1 Disposizioni generali e definizioni

Art. 1

Nel presente regolamento:

a. il termine "natante" indica un battello, un'imbarcazione, un galleggiante mobile o un impianto destinato a spostarsi sull'acqua;

b. il termine "battello a motore" indica un natante a propulsione meccanica;

c. il termine "battello a vela" indica un natante concepito per la navigazione a vela. Un battello a vela che naviga a motore con o senza vela issata, ai sensi delle prescrizioni concernenti le regole di rotta, è considerato come un battello a motore;

d. il termine "battello a remi" indica un natante mosso soltanto mediante i remi. Sono assimilati ai battelli a remi quelli azionati soltanto dalla forza umana, ad esempio i "pedalo";

e. il termine "battello in servizio regolare di linea" indica un natante adibito al servizio di trasporto passeggeri esercitato da un'impresa di navigazione titolare di concessione rilasciata dai due Stati contraenti;

f. il termine "battello per il trasporto di merci" indica un natante destinato esclusivamente al trasporto merci;

g. il termine "battello in stazionamento" indica un natante che si trova direttamente o indirettamente all'ancora o ormeggiato alla riva, o incagliato.

h. il termine "battello in navigazione" indica un natante che non è in stazionamento (all'ancora, ormeggiato a riva), nè incagliato;

i. il termine "imbarcazione da diporto" indica un natante utilizzato per scopi sportivi e ricreativi senza fini di lucro;

k. il termine "tavola a vela" indica un corpo galleggiante avente uno scafo chiuso sul quale è fissato a snodo un albero munito di vela ruotabile su 360° e sprovvisto di timone;

l. il termine "impianto galleggiante" indica un natante attrezzato, quale una draga, un pontone, una gru, adibito ad effettuare lavori in acqua;

m. il termine "impianto fisso galleggiante" indica qualsiasi costruzione galleggiante destinata normalmente a rimanere ferma (stabilimenti balneari, imbarcatoi, rimesse per battelli e simili).

n. il termine "notte" indica il periodo di tempo compreso fra il tramonto e il sorgere del sole;

o. il termine "giorno" indica il periodo di tempo compreso fra il sorgere e il tramonto del sole;

p. il termine "luce intermittente" indica una sorgente luminosa accesa e spenta a intervalli di almeno 40 volte al minuto;

q. il termine "luce lampeggiante" indica una sorgente luminosa accesa e spenta al massimo 20 volte al minuto, con la durata di accensione nettamente inferiore a quella di spegnimento;

r. il termine "suono breve" indica un suono della durata di circa un secondo;
il termine "suono prolungato" indica un suono della durata di circa quattro secondi;
l'intervallo tra due suoni successivi è di circa un secondo;

s. il termine "serie di suoni brevissimi" indica una serie di almeno sei suoni della durata di circa 1/4 di secondo ciascuno separati da pause di circa 1/4 di secondo.

t. Il termine "zona rivierasca interna" indica lo specchio d'acqua che si estende fino a 150 m dalla riva.

u. Il termine "zona rivierasca esterna" indica lo specchio d'acqua che si estende oltre la zona rivierasca interna fino a 300 m dalla riva.

Capitolo 2 Disposizioni relative alla circolazione

Sezione 2.1. Generalità

Art. 2 Conduttore

1 Ogni natante in navigazione deve avere un conduttore responsabile, in possesso dell'idoneità necessaria o dell'abilitazione, ove prescritta. Ogni impianto galleggiante in servizio deve avere a bordo un responsabile.

2 È considerato conduttore la persona che detiene l'effettiva autorità di comando sul natante.

3 Non possono condurre natanti coloro che non siano in grado di farlo in modo sicuro, per malattia, infermità fisica o psichica, abuso di bevande alcooliche o per altre ragioni simili.

Art. 3 Doveri dell'equipaggio e delle altre persone a bordo

1 I membri dell'equipaggio devono eseguire gli ordini loro impartiti dal conduttore nell'ambito delle sue attribuzioni e contribuire all'osservanza del presente regolamento.

5. — Libreria - Suppl. ord. *G.U.* n. 35

3 Ogni persona che si trovi a bordo è tenuta ad osservare gli ordini impartiti dal conduttore nell'interesse della sicurezza della navigazione e dell'ordine a bordo.

Art. 4 Dovere generale di vigilanza

1 Anche in assenza di prescrizioni particolari nel presente regolamento, il conduttore deve prendere tutte le misure di precauzione che sono richieste dal dovere generale di vigilanza e dalle regole della pratica corrente, al fine di evitare:

a. di mettere in pericolo o di molestare le persone,

b. di causare danni ad altri natanti, alle proprietà altrui, alle rive ed alla vegetazione rivierasca, o alle istallazioni di qualsiasi natura che si trovano in acqua o sulle rive,

c. di intralciare la navigazione o la pesca,

d. di inquinare le acque o di alterarne le sue proprietà.

2 Il conduttore deve accertarsi che la navigazione sia possibile senza pericolo e deve adattare la rotta alle condizioni locali.

Art. 5 Comportamento in circostanze particolari

Per evitare un pericolo imminente, il conduttore deve prendere le misure necessarie, anche in deroga al presente regolamento.

Art. 6 Portata dei natanti

1 Il carico o il numero di persone indicati nella licenza di navigazione non devono essere superati. Nel caso in cui esistano marche d'immersione o di bordo libero, il natante non deve essere caricato in modo da immergersi da fermo oltre il limite inferiore delle marche stesse.

2 Il carico deve essere disposto in modo da non mettere in pericolo la sicurezza del natante nè da ostacolare la visuale necessaria per la condotta.

3 Sulle imbarcazioni da diporto, quando lo spazio lo permette, tre ragazzi di età inferiore a 12 anni possono essere contati come due adulti; su quelle con portata massima di due persone possono prendere posto un adulto e due ragazzi di età inferiore a 12 anni.

4 Nel caso in cui il numero di persone o il carico ammissibili non siano stati fissati, il natante dovrà essere caricato in modo da non compromettere la sicurezza.

5 Le autorità competenti per l'assegnazione della portata dei battelli per passeggeri da indicare nelle licenze applicano le regole previste dalla loro rispettiva normativa nazionale.

6 Sui natanti adibiti a trasporto pubblico di persone, sia in servizio regolare di linea sia da noleggio, è affissa in luogo ben visibile una targa indicante la portata massima assegnata dall'autorità competente.

Art. 7 Documenti di bordo

Se per un natante è prescritta una licenza o è necessario un documento analogo, questi documenti devono trovarsi a bordo ed essere esibiti ad ogni richiesta dell'autorità competente.

Art. 8 Protezione dei segnali della via navigabile

È proibito ormeggiarsi ai segnali della via navigabile, danneggiarli e renderli inadatti alla loro destinazione e funzione. Qualora un natante abbia spostato o danneggiato un segnale o un impianto di segnalazione della via navigabile, il conduttore deve avvertirne senza indugio la polizia.
Lo stesso obbligo incombe ai conduttori che abbiano constatato eventuali guasti o danni ai segnali e agli impianti di segnalazione della via navigabile.

Art. 9 Danni causati alle opere d'arte

Qualora un natante danneggi un'opera d'arte (ponti, moli, ecc.), il conduttore ha l'obbligo di darne immediata comunicazione alla polizia.

Art. 10 Protezione delle acque

1 È vietato compiere azione alcuna che possa provocare o costituire pericolo d'inquinamento delle acque.

2 È considerato inquinamento qualsiasi modificazione delle proprietà fisiche o chimiche dell'acqua che possa risultare di nocumento agli organismi in essa viventi o di pregiudizio ai suoi usi, in atto o possibili. In particolare sono considerati inquinanti i combustibili, i carburanti ed i lubrificanti.

3 Qualora sui natanti si verifichino fatti che possono costituire pericolo d'inquinamento per le acque, il conduttore deve provvedere in modo da evitare o contenere il pericolo o l'inquinamento e comunque avvertirne senza indugio la polizia o l'autorità competente.

4 Il conduttore che constati la presenza in acqua di carburante in quantità apprezzabile, di lubrificante, oppure di altre sostanze suscettibili di provocare inquinamento delle acque è tenuto ad avvertirne la polizia o l'autorità competente.

Art. 11 Protezione contro le immissioni nocive

I rumori, il fumo, i gas di scarico e le esalazioni devono essere contenuti nei limiti compatibili con il normale funzionamento di un natante utilizzato secondo le regole.

Art. 12 Salvataggio ed assistenza

1 In caso d'incidente il conduttore prende tutte le misure necessarie per la protezione o il salvataggio delle persone a bordo.

2 Dopo un incidente di navigazione, ogni persona coinvolta deve tenersi a disposizione affinchè possano essere stabilite la sua identità, le caratteristiche del suo natante e la natura del suo coinvolgimento nell'incidente. È considerata come coinvolta in un incidente di navigazione la persona il cui comportamento possa aver contribuito all'incidente stesso.

3 Il conduttore è tenuto a prestare assistenza immediata alle persone o ai natanti in pericolo, nella misura compatibile con la sicurezza del proprio natante. In caso di bisogno egli chiede l'aiuto di terzi.

4 Se vi sono feriti, morti o dispersi occorre avvertire immediatamente la polizia.

5 Il responsabile di un danno, in assenza del danneggiato, deve avvisare l'interessato al più presto possibile.

Art. 13 Battelli incagliati o affondati

Qualora un natante sia arenato, incagliato o affondato in modo da costituire un pericolo per la sicurezza della navigazione, il conduttore dello stesso è tenuto ad esporre i segnali previsti agli articoli 29 e 31 e a prendere immediatamente le misure necessarie per evitare il pericolo. In caso d'impossibilità dovrà essere avvertita senza indugio la polizia.

Art. 14 Rimozione degli ostacoli dalla via navigabile

Le autorità possono far rimuovere i natanti incagliati o affondati come pure altri oggetti che mettono in pericolo o intralciano la navigazione, a spese del proprietario o del detentore o di chi ha provocato l'ostacolo, sempre che le persone interessate non vi provvedano loro stesse entro un adeguato termine a loro accordato. L'autorità può rinunciare a fissare un termine quando esiste un pericolo immediato.

Art. 15 Ordini particolari delle autorità

1 I conduttori dei natanti, nonchè i sorveglianti di impianti fissi galleggianti devono conformarsi agli ordini particolari dell'autorità competente per garantire la sicurezza del traffico e evitare difficoltà alla navigazione.

2 I conduttori dei natanti, nonché i sorveglianti di impianti fissi galleggianti devono parimenti uniformarsi alle prescrizioni di carattere temporaneo rilasciate in casi speciali, quali le manifestazioni nautiche, i lavori sull'acqua o sulle rive, oppure in caso di alto o basso livello delle acque.

Art. 16 Controllo

Durante le operazioni di controllo i conduttori di natanti, nonchè i sorveglianti di impianti fissi galleggianti devono prestare la collaborazione necessaria alle autorità di vigilanza competenti.

Sezione 2.2. Contrassegni dei natanti e marche d'immissione

Art. 17 Contrassegni dei natanti

1 Ogni natante deve essere munito dei contrassegni attribuiti dall'autorità competente, salvo i casi previsti dall'art. 4 della Convenzione e le deroghe di cui al punto 5 del presente articolo.

2 I contrassegni devono essere apposti su ogni lato del natante, in posizione ben visibile, a caratteri latini e cifre arabe, leggibili ed indelebili.

3 I caratteri ed i numeri devono avere almeno 8 cm di altezza per i natanti di lunghezza fino a 15 m, almeno 20 cm per gli altri natanti. La larghezza e lo spessore dei loro tratti saranno proporzionati all'altezza. I caratteri ed i numeri dovranno essere chiari su fondo scuro o scuri su fondo chiaro.

4 L'autorità competente può disporre l'uso di targhe ufficiali.

5 Sono esenti dall'obbligo dei contrassegni:

a. i natanti delle imprese di navigazione concessionarie dei servizi regolari di linea;

b. i natanti la cui lunghezza è inferiore a 2,5 m;

c. le canoe, i caiacchi, i sandolini ed altri natanti simili non provvisti di motore, nonchè le tavole a vela;

d. i natanti da competizione a remi.

I natanti di cui alla lettera a. devono essere contraddistinti dal nome oppure dalle iniziali dell'impresa seguite da numeri; quelli di cui alle lettere b., c., d. devono portare in posizione ben visibile le indicazioni del proprietario o del detentore.

Art. 18 Marche o targhe di costruzione

1 In luogo ben visibile, facilmente accessibile ed in maniera indelebile devono essere apposti:

a. sullo scafo: - la marca o il nome del costruttore ed il tipo,

b. sul motore: - la marca o il nome del costruttore ed il tipo,
- il numero di costruzione.

2 Queste indicazioni possono essere stampate su una targhetta, la quale dev'essere fissata mediante saldatura oppure con chiodi ribaditi o in altro modo analogo.

Art. 19 Marche di massima immersione

1 I battelli per passeggeri e gli impianti galleggianti devono portare, su ogni lato, marche di massima immersione, poste sulle fiancate a circa metà lunghezza dello scafo. I battelli per il trasporto di merci devono portare, su ogni lato, marche di massima immersione disposte rispettivamente a una distanza dalla prua e dalla poppa pari a circa un sesto della loro lunghezza.

2 Le marche di massima immersione devono avere una lunghezza di 30 cm e un'altezza di 4 cm. Devono essere indelebili, di colore chiaro su fondo scuro o di colore scuro su fondo chiaro, e sistemate in modo che il loro bordo inferiore corrisponda all'immersione massima.

Sezione 2.3. Segnalazione dei battelli

Art. 20 Generalità

I natanti portano di notte i fanali e di giorno i pannelli, le bandiere ed i palloni prescritti. I segnali sono riprodotti nell'allegato 1.

Art. 21 Fanali

1 I fanali prescritti saranno collocati in modo da essere ben visibili. Salvo disposizioni contrarie, essi devono essere visibili su tutto l'arco dell'orizzonte ed emettere una luce uniforme e continua.

2 Di notte in piena oscurità e con atmosfera chiara la portata sarà di almeno:

Genere di fanale	Bianco o giallo	Rosso o verde
a luce forte	6 km	
a luce media	4 km	3 km
a luce ridotta	2 km	1,5 km

Portata minima in km	Intensità in candele
6	38
4	10
3	4,1
2	1,4
1,5	0,7

Art. 22 Pannelli, bandiere e palloni

1 I pannelli, le bandiere ed i palloni prescritti vanno disposti in modo da essere ben visibili. I loro colori devono essere facilmente riconoscibili. I pannelli e le bandiere avranno il lato minore non inferiore a 60 cm. I palloni devono avere un diametro di almeno 60 cm per i battelli in servizio regolare di linea la cui lunghezza sia superiore a 15 m e 30 cm per gli altri natanti.

2 I palloni possono essere sostituiti da dispositivi equivalenti che impediscano qualsiasi confusione.

Art. 23 Segnali visivi non ammessi

1 E'vietato portare segnali visivi diversi da quelli che sono prescritti o di utilizzarli in condizioni diverse da quelle prescritte o ammesse.

2 In deroga a quanto precede possono essere impiegate altre luci e segnalazioni per la comunicazione tra i battelli in servizio regolare di linea oppure tra gli stessi e la riva, a condizione che ciò non abbia a creare confusione con le luci e le segnalazioni menzionate nel presente regolamento.

3 E'vietato fare uso di bandiere che possano ostacolare la visibilità o rendere difficile l'identificazione dei segnali previsti dal presente regolamento.

Art. 24 Fanali di rispetto

1 Quando i fanali di segnalazione prescritti nel presente regolamento non funzionano, essi devono essere sostituiti immediatamente con fanali di rispetto che abbiano caratteristiche il più possibilmente simili a quello dei fanali prescritti.

2 Qualora i fanali di rispetto non possano essere messi in servizio tempestivamente e se la sicurezza lo esige, un fanale a luce ridotta di colore bianco visibile sull'intero orizzonte sarà sistemato in loro vece.

Art. 25 Lampade e riflettori

E' vietato fare uso di lampade e di riflettori:

a. che possano essere confusi con i fanali prescritti;

b. che provochino abbagliamento e mettano in pericolo oppure ostacolino la navigazione.

Art. 26 Segnali dei battelli a motore durante la navigazione notturna

1 I battelli a motore devono portare:

a. un fanale di via a luce forte di color bianco, visibile solo sopra un arco di orizzonte di 225°, fissato in modo da proiettare la sua luce per 112° 30' da ciascun lato del battello (cioè dalla prora fino a 22° 30' a poppavia del traverso di ciascun lato) e sistemato sul piano longitudinale, nella metà avanti del battello ad un'altezza di almeno 3 m sulla linea di galleggiamento di massima immersione.

b. due fanali laterali di via a luce media, di cui quello a destra di colore verde e quello a sinistra di colore rosso. Ciascuno di essi deve essere visibile solo su di un arco di orizzonte di 112° 30', cioè dalla prora fino a 22° 30' a poppavia del traverso. Tali fanali devono essere sistemati alla stessa altezza e debbono trovarsi sulla stessa perpendicolare al piano longitudinale del battello. Inoltre devono essere sistemati a non meno di 1 m al disotto del fanale di via bianco di cui alla precedente lettera a. I fanali verde e rosso debbono es-

sere schermati, quando è necessario, verso l'interno del battello in modo tale che la luce verde non possa essere scorta da sinistra e la luce rossa non possa essere scorta da destra.

c. un fanale di poppa a luce ridotta di colore bianco, visibile solo su un arco di orizzonte di 135°, sistemato sul piano longitudinale in modo che proietti la sua luce per 67° 30' a destra e per 67° 30' a sinistra. Qualora ciò non sia possibile in relazione alle particolari sistemazioni del ponte, potrà essere collocato fuori dello stesso piano.

2 Sulle imbarcazioni a propulsione meccanica di lunghezza inferiore ai 15 m sono pure autorizzati:

a) fanali a luce media al posto di fanali a luce forte;

b) un fanale a luce bianca visibile da ogni lato e collocato nell'asse dell'imbarcazione, invece del fanale di prua e di quello di poppa;

c) la distanza dal punto d'intersezione della linea dei fanali laterali con l'asse del natante deve essere almeno di 0,5 m;

d) inoltre, se la potenza di propulsione è inferiore a 6 kW le imbarcazioni possono portare un unico fanale a luce ridotta di colore bianco visibile su tutto l'arco d'orizzonte.

Art. 27 Segnali dei battelli senza propulsione meccanica durante la navigazione notturna

1 I battelli a vela e a remi che navigano isolati e tutti i natanti rimorchiati devono mostrare un fanale a luce ridotta di colore bianco.

2 I battelli a vela, al posto del solo fanale a luce ridotta di colore bianco possono portare:

- i fanali laterali ed il fanale di poppa previsti all'articolo 26 punto 1 lett. b e c. Questa segnalazione può inoltre essere completata con due fanali sovrapposti, sistemati sulla sommità dell'albero, il segnale superiore sarà rosso e quello inferiore verde;

- oppure un unico fanale combinato (lanterna tricolore), sistemato sulla sommità dell'albero.

Art. 28 Battelli in servizio regolare di linea

I battelli in servizio regolare di linea devono portare:

a. di notte, oltre ai fanali prescritti all'articolo 26 punto 1, un fanale a luce media di colore verde, disposto per quanto possibile 1 m più alto del fanale di via e visibile su tutto l'orizzonte;

b. di giorno, un pallone verde.

Art. 29 Battelli in stazionamento

1 I battelli in stazionamento, ad eccezione di quelli che sono ormeggiati a riva o in un luogo di stazionamento ufficialmente autorizzato, devono portare un fanale a luce ridotta di colore bianco sistemato in posizione visibile su tutto l'arco dell'orizzonte.

2 Quando la sicurezza della navigazione lo esige, gli impianti galleggianti devono essere illuminati in modo tale che la loro sagoma possa essere riconosciuta.

Art 30 Protezione contro il moto ondoso e il risucchio

I natanti destinati a compiti speciali (misurazioni, ricerche idrologiche e azioni di salvataggio) che intendono essere protetti dal moto ondoso e dal risucchio devono portare, previo assenso delle autorità competenti:

a. di notte, oltre ai fanali prescritti, un fanale a luce ridotta di colore rosso e un fanale a luce ridotta di colore bianco disposto circa 1 m al disotto del primo;

b. di giorno, una bandiera, rossa per la metà superiore e bianca per quella inferiore. Tale bandiera può essere sostituita da due bandiere sovrapposte, quella superiore rossa e quella inferiore bianca.

Art. 31 Segnalazione di natanti ormeggiati all'ancora

1 Nel caso in cui dei natanti siano costretti ad ancorarsi in maniera tale da costituire un pericolo per la navigazione, gli stessi devono portare:

a. di notte, un fanale a luce ridotta di colore bianco disposto almeno 1 m al disopra del fanale bianco prescritto all'art. 29;

b. di giorno, due bandiere bianche sovrapposte.

2 Qualora la sicurezza della navigazione lo richieda, l'ubicazione dell'ancora sarà inoltre segnalata, di notte con una luce bianca, di giorno con una boa gialla.

Art. 32 Battelli della polizia e dei servizi ausiliari

1 I battelli della polizia possono portare un fanale a luce intermittente blu quando svolgono interventi urgenti. Previa autorizzazione dell'autorità competente, i battelli dei pompieri, dei servizi per la lotta contro l'inquinamento e dei servizi di salvataggio possono portare lo stesso fanale a luce intermittente blu durante gli interventi urgenti.

2 Se un battello della polizia, dei servizi di sorveglianza della frontiera o di vigilanza sulla pesca intende entrare in comunicazione con un altro natante, deve esporre la bandiera corrispondente alla lettera "K" del codice internazionale dei segnali (metà lato asta di colore giallo, l'altra metà di colore blu).

Art. 33 Imbarcazioni per la pesca

1 Le imbarcazioni per la pesca professionale devono portare durante la posa ed il ritiro delle reti:

a. di notte un fanale a luce ridotta di colore giallo;

b. di giorno un pallone giallo.

2 Le imbarcazioni che effettuano la pesca sportiva di giorno con attrezzi a traino portano un pallone bianco.

Art. 34 Segnalazione di attività subacquea

1 Le immersioni che si svolgono da riva devono essere segnalate da un pannello secondo la lettera "A" del codice internazionale dei segnali (bandiera a due punte, con la metà lato asta di colore bianco e l'altra metà di colore blu).

2 In caso di immersioni effettuate al largo, il segnale di cui al punto 1 dovrà essere visibile su tutto l'arco dell'orizzonte; di notte e in caso di visibilità ridotta il citato segnale dev'essere illuminato in modo da essere ben visibile.

Sezione 2.4. Segnalazione acustica dei natanti

Art. 35 Generalità

1 Tutti i natanti debbono poter emettere, in caso di necessità, i segnali acustici previsti nel presente regolamento.

2 I segnali acustici prescritti e quelli ammessi, il cui significato è riportato nell'allegato 2, devono essere emessi:

a. dai battelli a motore, eccettuate le imbarcazioni da diporto, mediante sorgenti sonore ad azione meccanica od elettrica;

b. dagli altri natanti mediante un clacson idoneo oppure un apposito corno. Per i battelli a remi ed i battelli a vela fino a 15 m^2 di superficie velica è sufficiente un semplice fischietto.

3 Per garantire l'udibilità dei segnali acustici, le sorgenti sonore debbono essere collocate ad un'altezza sufficiente affinchè il suono possa diffondersi in avanti e per quanto possibile anche indietro.

Art. 36 Uso dei segnali acustici

1 I segnali acustici devono essere emessi sotto forma di suoni di intensità costante.

2 Il segnale emesso mediante rintocchi di campana deve avere una durata di circa quattro secondi. Esso può essere sostituito da colpi battuti su di un oggetto metallico.

3 I natanti della polizia e quelli di altri servizi autorizzati possono fare uso, durante gli interventi urgenti, di una sorgente sonora a due suoni alternati oppure di una sirena.

4 E'vietato emettere segnali acustici diversi da quelli previsti oppure di utilizzarli in condizioni diverse da quelle prescritte o ammesse.

Sezione 2.5. Segnalazione della via navigabile

Art. 37 Generalità

1 Senza pregiudicare le altre disposizioni del presente regolamento, i conduttori devono attenersi alle prescrizioni e tener conto delle raccomandazioni o indicazioni portate a loro conoscenza mediante i segnali della via navigabile o disposti sulle rive, così come riportati nell'allegato 3.

2 L'autorità competente fissa l'ubicazione ed il tipo dei segnali da posare.

Art. 38 Segnalazione di taluni specchi d'acqua

1 Gli specchi d'acqua in cui è vietata qualsiasi navigazione sono segnalati mediante boe gialle di forma sferica. Questa segnalazione può essere completata mediante il pannello A.1.

2 Gli specchi d'acqua in cui la navigazione è vietata soltanto per determinate categorie di natanti sono segnalati mediante boe gialle di forma sferica e da pannelli indicanti la natura del divieto (A.2, A.3 oppure A.4).

3 Nelle zone rivierasche, gli specchi d'acqua e i corridoi riservati alla partenza e all'arrivo dello sci nautico sono segnalati mediante boe gialle di forma sferica e, sulla riva, mediante il pannello E.5. Nei corridoi, le boe al largo hanno un diametro doppio di quello delle altre boe, la sommità della boa sinistra, vista dal largo, dev'essere dipinta di rosso, quella della boa destra, dipinta di verde.

4 I passaggi navigabili per l'accesso ai porti ed alle foci dei fiumi e dei canali possono essere segnalati, visti dal largo, a sinistra mediante boe di colore rosso di forma cilindrica, a destra mediante boe di colore verde di forma conica, oppure mediante segnali fissi. Di notte, la segnalazione può essere costituita da fari a luce lampeggiante rossa a sinistra e verde a destra.

5 I passaggi navigabili possono essere segnalati mediante pannelli A.11 oppure D.2.

Art. 39 Accesso ai porti e agli imbarcatoi

1 Gli accessi ai porti aperti al traffico generale sono segnalati di notte e in caso di visibilità ridotta, sul molo di destra, visto dal largo, mediante un fanale a luce verde, su quello di sinistra mediante un fanale a luce rossa. E' consentito di collocare un fanale supplementare di direzione a luce gialla.

2 Gli scali d'attracco di battelli per passeggeri situati fuori dei porti devono essere segnalati generalmente, di notte e in caso di visibilità ridotta mediante uno o più fanali a luce rossa. Inoltre può essere collocato un fanale di direzione a luce gialla.

3 Previo accordo con l'autorità competente, anche i porti e gli imbarcatoi, diversi da quelli menzionati ai punti 1 e 2, possono essere segnalati nello stesso modo.

4 I fanali menzionati ai punti 1 e 2 possono essere a luce intermittente.

Art. 40 Segnali di riferimento

In presenza di foschia e con visibilità ridotta si possono emettere, mediante istallazioni fisse, i segnali acustici previsti nell'allegato 2, oppure accendere i fanali a luce intermittente di colore giallo.

Art. 41 Segnali d'avviso di tempesta

Nel caso che vengano istituiti sistemi di avviso di tempesta, i relativi segnali dovranno essere i seguenti:

- segnale di prudenza (luce arancione intermittente con circa 40 accensioni al minuto) da emettere, il più presto possibile, in caso di pericolo dovuto all'avvicinarsi più o meno prossimo di venti di tempesta;

- segnale di tempesta (luce arancione intermittente con circa 90 accensioni al minuto) da emettere in caso di pericolo imminente di tempesta.

Sezione 2.6. Regole di rotta e di stazionamento

Art. 42 Regole generali di comportamento

1 Il conduttore deve regolare la velocità del natante in modo da poter adempiere, in ogni momento, ai suoi doveri in relazione alle condizioni della navigazione. Egli deve eseguire ogni manovra tempestivamente ed in maniera da non generare confusioni.

2 I cambiamenti di rotta e di velocità non devono creare pericoli di collisione.

Art. 43 Regole particolari

1 I natanti la cui lunghezza fuori tutto è inferiore a 2,5 m, come pure qualsiasi mezzo da spiaggia, i canotti gonfiabili ed ogni sorta di altri piccoli mezzi da svago e da gioco debbono navigare esclusivamente in prossimità della riva ed all'interno di una fascia di 150 m dalla riva stessa; in nessun caso essi possono essere forniti di motore.

2 Non sono sottoposti a questa disposizione i natanti a remi da competizioni, le canoe, i caiacchi, i sandolini, le tavole a vela e simili purchè sprovvisti di motore.

Art. 44 Comportamento nei confronti dei natanti della polizia e dei servizi ausiliari

Tutti i natanti devono scostarsi dalla rotta di quelli recanti il fanale blu a luce intermittente previsto all'articolo 32, punto 1 o che emettono i segnali acustici menzionati all'articolo 36, punto 3 e, se necessario, ridurre la loro velocità o fermarsi.

Art. 45 Natanti obbligati a scostarsi da altri battelli

In caso d'incrocio o di sorpasso, ad eccezione di quanto disposto all'articolo 44, devono scostarsi:

a. tutti i natanti dai battelli in servizio regolare di linea;

b. ogni natante, ad eccezione dei battelli in servizio regolare di linea, dai battelli per il trasporto di merci;

c. ogni natante, ad eccezione dei battelli in servizio regolare di linea e dei battelli per il trasporto di merci, dalle imbarcazioni per la pesca professionale recanti i segnali previsti all'articolo 33;

d. ogni natante, ad eccezione dei battelli in servizio regolare di linea, dei battelli per il trasporto di merci e delle imbarcazioni per la pesca professionale recanti i segnali previsti all'articolo 33, dai battelli a vela;

e. ogni battello a motore, ad eccezione dei battelli in servizio regolare di linea, dei battelli per il trasporto di merci e delle imbarcazioni per la pesca professionale recanti i segnali previsti all'articolo 33, dai battelli a remi.

Art. 46 Situazioni di rotte opposte e di rotte incrociate

Ferme restando le priorità stabilite all'articolo 45 valgono le seguenti regole:

a. quando due battelli a motore si vanno incontro con rotte direttamente opposte o quasi opposte, in modo da implicare rischio di abbordaggio, ciascuno di essi deve accostare a dritta in modo da passare sulla sinistra dell'altro. Però quando un battello non può stabilire con certezza se una tale situazione si sta verificando, deve ritenerla esistente ed agire di conseguenza;

b. quando due battelli a motore navigano con rotte che s'incrociano in modo da implicare rischio di abbordaggio, il battello che vede l'altro sulla propria dritta, deve lasciare libera la rotta all'altro.

Art. 47 Battello che ne raggiunge un altro ed esegue il sorpasso

1 Ferme restando le priorità stabilite all'articolo 45, un battello che ne raggiunge un altro deve lasciar libera la rotta al battello raggiunto.

2 Un battello deve essere considerato come un battello che ne raggiunge un altro, quando si avvicina all'altro venendo da una direzione di più di 22° 30' a poppavia del traverso di questo ultimo, che si trova cioè, relativamente al battello che sta raggiungendo, in posizione tale che di notte non potrebbe scorgere nessuno dei fanali laterali di questo ultimo.

3 Quando un battello non può stabilire con certezza se sta raggiungendo un altro, deve ritenere che questa situazione si stia verificando ed agire di conseguenza.

4 Nessun ulteriore cambiamento nel rilevamento tra i due battelli potrà far considerare il battello che raggiunge l'altro come uno che ne incrocia la rotta ai termini delle presenti regole ed esonerarlo dall'obbligo di lasciare libera la rotta al battello raggiunto fino a che non l'abbia oltrepassato.

Art. 48 Comportamento dei battelli a vela fra di loro

1 Quando due battelli a vela si avvicinano l'uno all'altro, in modo da rischiare l'abbordaggio, uno di essi deve manovrare per lasciare libera la rotta all'altro, nel modo seguente:

a. quando ciascuno di essi prende il vento da lati diversi, il battello che ha il vento sulla sinistra deve lasciare libera la rotta all'altro;

b. quando tutti e due i battelli hanno il vento dallo stesso lato, il battello che è sopravvento deve lasciare libera la rotta al battello che è sottovento;

c. se un battello con il vento sulla sinistra vede un battello sopravento e non può stabilire con sicurezza se l'altro ha il vento sulla sinistra o sulla dritta deve manovrare in modo da lasciare libera la rotta a quest'ultimo.

2 Ai fini della presente regola si considera sopravento il lato opposto a quello in cui è bordato il boma della randa.

Art. 49 Comportamento dei natanti che devono scostarsi da altri natanti

1 I natanti che devono scostarsi da altri natanti devono lasciare a questi ultimi lo spazio necessario in modo da consentire loro di proseguire la rotta e manovrare. Essi devono tenersi ad una distanza di almeno 50 m nei confronti di battelli in servizio regolare di linea recanti i segnali previsti all'articolo 28, e ad una distanza di 200 m almeno se incrociano da poppavia le imbarcazioni per la pesca professionale.

2 Per quanto possibile:

a. le imbarcazioni da diporto devono mantenere le distanze previste al punto 1 anche nei confronti delle imbarcazioni che praticano la pesca con attrezzi a traino e che portano il segnale previsto all'articolo 33 punto 2;

b. i battelli per il trasporto di merci devono tenersi ad una distanza di almeno 200 m quando incrociano da poppa le imbarcazioni per la pesca professionale che portano il segnale previsto all'articolo 33 punto 1.

In caso di pericolo di abbordaggio si applicano comunque gli articoli 45 - 47 senza restrizioni.

Art. 50 Comportamento nei riguardi dei sommozzatori

Ogni natante deve mantenere una distanza di almeno 50 m dai natanti o dai luoghi sulla riva contrassegnati secondo l'articolo 34.

Art. 51 Comportamento per evitare il moto ondoso.

Ogni natante deve ridurre la velocità in misura adeguata e mantenere la maggiore distanza possibile dai natanti che, per proteggersi dagli effetti del moto ondoso, portano i segnali prescritti all'articolo 30.

Art. 52 Natanti impossibilitati a manovrare

1 I natanti impossibilitati a manovrare devono agitare una bandiera rossa o un fanale a luce rossa all'approssimarsi di altri natanti. Essi possono inoltre emettere un segnale acustico costituito da "quattro suoni brevi".

2 Gli altri natanti devono scostarsi da quelli impossibilitati a manovrare.

Art. 53 Porti e pontili di approdo

1 I natanti che escono da un porto hanno la precendenza su quelli che vi entrano, salvo che non si tratti di battelli in servizio regolare di linea o di natanti in difficoltà. I battelli in servizio regolare di linea o quelli in difficoltà devono comunque segnalare tempestivamente la loro entrata emettendo il segnale acustico "tre suoni prolungati".

2 I natanti non devono ostacolare l'entrata o l'uscita da un porto. E' vietata la sosta in prossimità dell'imboccatura di un porto.

3 I natanti non devono avvicinarsi ai pontili d'approdo in maniera da ostacolare la manovra dei battelli in servizio regolare di linea in arrivo ed in partenza, né ormeggiarsi a detti pontili.

Art. 54 Navigazione in prossimità della riva

1 I battelli a motore, ad eccezione dei battelli in servizio regolare di linea e delle imbarcazioni che effettuano la pesca professionale, possono percorrere la zona rivierasca interna soltanto per approdare, partire, stazionare o per attraversare passaggi stretti. Durante queste manovre essi devono scegliere la via più breve e non superare la velocità di 10 km/h.

2 E' vietato navigare nelle zone protette e nelle zone di vegetazione acquatica, quali i canneti, i giuncheti e le ninfee. I governi degli Stati contraenti possono prescrivere una distanza minima.

Art. 55 Pratica dello sci nautico o impiego di altre attrezzature similari

1 La pratica dello sci nautico o l'impiego di attrezzature analoghe è consentita solo di giorno e con buona visibilità, al più presto a partire dalle ore 8 e al più tardi fino alle ore 21.

2 Nelle zone rivierasche è vietata la pratica dello sci nautico o l'impiego di attrezzature analoghe, salvo che nei corridoi riservati per la partenza e l'arrivo ufficialmente autorizzati e negli specchi d'acqua segnalati come luogo riservato esclusivamente a tale uso.

3 Il conduttore del natante che effettua il traino dev'essere accompagnato da una persona incaricata di servire il cavo di traino e di sorvegliare lo sciatore nautico; tale persona deve essere idonea a svolgere questo compito.

4 Il natante che effettua il traino e lo sciatore nautico devono mantenere una distanza di almeno 50 m dagli altri natanti e dai bagnanti. Il cavo di traino non deve essere elastico e non deve essere trainato a vuoto nell'acqua.

5 E' vietato il traino simultaneo di più di due sciatori nautici.

6 E' parimenti vietato rimorchiare attrezzature per il volo (aquiloni, paracadute ascensionali e dispositivi similari).

7 Speciali deroghe potranno essere concesse dall'autorità competente.

Art. 56 Navigazione in caso di visibilità ridotta

1 In caso di visibilità ridotta (nebbia, nevischio, ecc.) i natanti che non possono emettere i segnali ottici e quelli acustici prescritti e che non dispongono di bussola non devono intraprendere la navigazione. Se tale caso si verifica nel corso della navigazione, questi natanti devono raggiungere un porto o avvicinarsi alla riva nel più breve tempo possibile.

2 I natanti, ad eccezione dei battelli in servizio regolare di linea, devono ridurre la velocità in funzione della diminuita visibilità e fermarsi se le circostanze lo richiedono.

3 Sui battelli nei quali la distanza tra timoneria e prua è superiore a 15 m e quando le condizioni di visibilità lo richiedono deve essere posta una vedetta. Essa deve essere in grado di comunicare con il conduttore.

Art. 57 Segnali acustici durante la navigazione in caso di visibilità ridotta

In caso di tempo con visibiltà ridotta, i battelli in servizio regolare di linea devono emettere "due suoni prolungati"; gli altri natanti "un suono prolungato". Questi segnali devono essere ripetuti almeno una volta al minuto.

Art. 58 Impiego del radar

1 Il radar può essere impiegato come mezzo ausiliario di navigazione quando l'osservatore è in grado di utilizzare l'apparecchio e di interpretarne le informazioni.

2 La vedetta prescritta secondo l'articolo 56, punto 3, non è necessaria in caso di impiego del radar.

3 L'impiego del radar non esenta dall'osservanza di tutte le norme del presente regolamento.

Art. 59 Natanti in difficoltà

Per chiedere aiuto, un natante in difficoltà può utilizzare i seguenti mezzi di segnalazione:

a. agitare circolarmente una bandiera rossa, un fanale o qualsiasi altro oggetto adatto;

b. lanciare dei razzi rossi o mostrare altri segnali luminosi rossi;

c. emettere una serie di suoni prolungati;

d. dare mediante mezzi acustici o ottici il segnale composto dal gruppo ...---... (SOS) del codice morse;

e. emettere una serie di rintocchi di campana;

f. eseguire dei movimenti lenti e ripetuti dall'alto verso il basso delle braccia allargate lateralmente.

Art. 60 Stazionamento

1 Il luogo di stazionamento dei natanti dev'essere scelto in maniera da non ostacolare la navigazione.

2 I natanti in stazionamento devono essere ancorati o ormeggiati in maniera sicura, tenuto anche conto del moto ondoso provocato dai natanti in navigazione. Essi devono poter seguire le variazioni del livello dell'acqua.

3 L'ancoraggio è vietato in prossimità delle reti e degli attrezzi della pesca professionale segnalati come tali.

Sezione 2.7. Disposizioni particolari

Art. 61 Navigazione sotto il Ponte di Melide e allo stretto di Lavena

1 La navigazione alle arcate del ponte diga di Melide e allo stretto di Lavena è regolata da speciale segnaletica, sia diurna che notturna.
L'arcata centrale del ponte di Melide è riservata esclusivamente ai battelli in servizio regolare di linea. Gli altri natanti transiteranno sotto le altre.

Art. 62 Precedenza nello stretto di Lavena

Nello stretto di Lavena i natanti diretti a Ponte Tresa hanno la precedenza su quelli che ne provengono. In ogni caso i battelli in servizio regolare di linea hanno sempre la precedenza sugli altri natanti.

Sezione 2.8.. Disposizioni complementari

2.8.1. Manifestazioni e trasporti sottoposti a permesso

Art. 63 Manifestazioni nautiche

1 Le gare di velocità, le feste nautiche e tutte le altre manifestazioni che possono originare concentrazioni di natanti o intralciare la navigazione sono soggette ad autorizzazione dell'autorità competente.

2 L'autorizzazione viene accordata soltanto se la manifestazione non comporta un notevole pregiudizio per la navigazione, per le acque, per la pesca o per l'ambiente. A tale fine potranno essere prescritti obblighi o condizioni particolari.

3 Contemporaneamente all'autorizzazione della manifestazione nautica l'autorità competente può concedere deroghe alle disposizioni del presente regolamento, a condizione che la sicurezza della navigazione non ne sia compromessa.

Art. 64 Trasporti speciali

I trasporti mediante battelli o convogli che non possono ottemperare alle prescrizioni sulla circolazione, come pure i trasporti di impianti galleggianti e di natanti senza licenza di navigazione, sono sottoposti a permesso da parte dell'autorità competente che stabilirà anche le modalità e le prescrizioni necessarie.

Art. 65 Trasporti di merci e di rifiuti in genere che possono provocare l'inquinamento delle acque

Sono vietati i trasporti che possono provocare inquinamento delle acque nel senso precisato al punto 2 dell'articolo 10, a meno che non siano rispettate le prescrizioni a questo proposito emanate dalla commissione mista.

2.8.2. Regole per la pesca e per le attività subacquee

Art. 66 Pesca professionale

1 Le reti da pesca, le nasse e gli altri attrezzi per la pesca che possono intralciare la navigazione devono essere segnalati

- di giorno mediante corpi galleggianti, di cui una metà è rossa e l'altra metà è bianca;
- di notte mediante fanali a luce bianca.

2 In prossimità delle entrate dei porti e delle strettoie, nonchè sulla rotta abituale dei battelli in servizio regolare di linea ed in prossimità dei relativi pontili d'approdo. la posa di reti, di nasse e di altri attrezzi per la pesca è consentita solo se non intralciano la navigazione.

Art. 67 Immersioni

Le immersioni subacquee sportive e di allenamento sono vietate:

a. sulla rotta dei battelli in servizio regolare di linea;

b. nelle strettoie;

c. alle entrate dei porti e nelle loro vicinanze;

d. nelle vicinanze dei luoghi di stazionamento autorizzati ufficialmente;

e. sotto le arcate del ponte-diga di Melide e nello stretto di Lavena come pure nelle loro immediate vicinanze.

2.8.3. Battelli per passeggeri

Art. 68 Imbarco e sbarco dei passeggeri

1 I battelli per passeggeri in servizio regolare di linea possono attraccare, per lo sbarco o l'imbarco dei passeggeri, soltanto ai pontili all'uopo autorizzati dalle competenti autorità.

2 Il conduttore di un battello per passeggeri può permettere l'imbarco e lo sbarco soltanto dopo aver accertato che il battello sia stato ormeggiato in modo sicuro e che il transito dei viaggiatori sul pontile possa svolgersi senza pericolo.

3 I passeggeri possono utilizzare, per l'imbarco e lo sbarco, soltanto le entrate e le uscite, le banchine ed i pontili, gli accessi e le scale previsti a tale scopo.

Art. 69 Incroci di battelli sprovvisti di radar in caso di visibilità ridotta

1 In caso di visibilità ridotta l'incrocio delle rotte dei battelli in servizio regolare di linea, fatta eccezione per i servizi di traghetto o spola, deve essere effettuato nei porti o ai pontili d'approdo. A tale scopo le imprese di navigazione devono fissare preventivamente per ciascun periodo d'orario gli scali d'incrocio.

2 Se, per circostanze eccezionali, gli incroci non possono avere luogo negli scali prefissati secondo il precedente punto si devono osservare le seguenti prescrizioni:

a. quando il battello arriva in un punto dove, secondo l'orario, deve aver luogo un incrocio, userà la massima precauzione, diminuendo la velocità e arrestando anche, all'occorrenza, il motore per ascoltare; allorchè avrà riconosciuto la posizione dell'altro battello, e avrà la certezza che esso passa a sufficiente distanza, darà il segnale regolamentare di incrocio e riprenderà la velocità normale.

b. nel dubbio di collisione, i battelli dovranno manovrare in conseguenza e se necessario fermarsi e non rimettersi in moto se non dopo che il rischio di collisione sia passato.

Art. 70 Sicurezza ed ordine a bordo ed ai pontili

1 È vietato sostare sui pontili. Le persone in attesa d'imbarco non possono accedere al pontile d'approdo prima che il battello abbia terminato le operazioni d'attracco e non devono creare ostacoli alle operazioni d'imbarco e di sbarco. Ferma restando la competenza del conduttore di impartire ordini conformemente all'articolo 3, i viaggiatori sono tenuti anche ad attenersi alle istruzioni del personale addetto ai pontili.

2 Devono essere escluse dal trasporto quelle persone dalle quali ci si può attendere pericolo per il servizio di navigazione oppure un comportamento molesto nei riguardi dei rimanenti passeggeri.

3 Le merci devono essere caricate in modo da non costituire pericolo e non creare disagio ai passeggeri.

Capitolo 3 Disposizioni di ammissione

Sezione 3.1 Conduttori

Art. 71 Indicazioni che devono figurare nel permesso di condurre

Il permesso di condurre deve contenere almeno le indicazioni seguenti:

a. cognome e nome, fotografia, domicilio, data di nascita e firma del titolare del permesso di condurre;

b. categoria;

c. condizioni e decisioni dell'autorità;

d. autorità che ha rilasciato il permesso, luogo e data dell'emissione.

3.1.1. Documenti internazionali e stranieri

Art. 72 Riconoscimento dei documenti

[1] Chi soggiorna temporaneamente in uno degli Stati contraenti è autorizzato a condurre:

a. un natante immatricolato in Svizzera o in Italia nei limiti della propria abilitazione nazionale oppure di un certificato o di una carta internazionale di idoneità in cui si attesta che egli è in possesso del corrispondente permesso nazionale di condurre;

b. un natante proveniente da Stati diversi da quelli contraenti, se da uno dei documenti menzionati alla lettera a.) sia desumibile che egli è autorizzato a condurre tale natante nel suo Paese.

2 Il certificato e la carta internazionale di idoneità devono essere compilati conformemente al modello annesso alla risoluzione No 14 del Gruppo di lavoro per la navigazione interna della Commissione economica europea (CEE), come riprodotto nell'allegato 4.

Sezione 3.2. Natanti

Art. 73 Indicazioni che devono figurare sulle licenze di navigazione o sui documenti-contrassegni

1 La licenza di navigazione deve contenere almeno le indicazioni seguenti:

a. tipo di natante e nome del costruttore;

b. contrassegni o nome del natante;

c. luogo di iscrizione del natante o luogo di stazionamento abituale dello stesso;

d. lunghezza e larghezza, misurata fuori tutto;

e. persone imbarcabili o portata;

f. tipo, marca e potenza del motore;

g. superficie velica;

h. equipaggio minimo (soltanto per battelli per passeggeri e per quelli adibiti al trasporto di merci come pure per gli impianti galleggianti);

i. condizioni e obblighi disposti dall'autorità;

k. nome e domicilio del proprietario o del detentore;

l. autorità che l'ha rilasciata, luogo e data dell'emissione.

2 Il documento-contrassegno deve contenere almeno le indicazioni di cui al punto 1, lettere a., b., f., g., k. e l.

Capitolo 4 Misure particolari anti inquinamento

Art. 74 Disposizioni sulla costruzione

1 I natanti devono essere costruiti in modo da evitare inquinamento delle acque, nel senso precisato nel punto 2 del precedente articolo 10.

2 Tutti i natanti provvisti di impianti per cucinare e di impianti idro-sanitari devono essere dotati di recipienti per raccogliere le materie fecali, le acque usate ed i rifiuti o disporre di adeguati sistemi di trattamento delle acque, tenuto conto delle disposizioni vigenti nei due Stati.

3 Per il recupero dell'olio e del carburante deve essere istallato sotto i motori fissi un raccoglitore appropriato (ghiotta). Quest'ultimo non è necessario se sulle parti anteriore e posteriore del motore sono installati paratie o madieri per impedire lo scolo di olio o di carburante in altre parti del natante.

4 Gli impianti per raccogliere le materie di cui ai punti 2 e 3 devono essere concepiti in modo da consentire l'eliminazione a terra del contenuto.

5 I natanti debbono essere muniti di serbatoi di contenimento dei liquidi che possono provocare inquinamento delle acque isolati ed indipendenti dal fasciame esterno.

Sono ammessi serbatoi a scafo contenenti combustibili con punto di infiammabilità non inferiore a 55°C, purchè ubicati in posizione tale da garantire la massima sicurezza in caso di collisione.

6 Il carburante impiegato non deve contenere più del 2 % di olio in volume (miscela 1:50). Nessun prodotto di condensazione proveniente dal carter dell'albero motore deve potersi disperdere in acqua. L'olio dev'essere biodegradabile.

7 I natanti che per costruzione o per uso sono destinati prevalentemente a scopi di abitazione e simili (per esempio, casette o abitazioni galleggianti, ristoranti, ecc.), ove ammessi dalle vigenti normative nazionali, devono essere permanentemente collegati alle strutture idro-sanitarie a terra in modo da trasferire i rifiuti ai pubblici servizi di raccolta e smaltimento.

8 Il rumore di un natante, misurato secondo le norme di cui all'allegato 5, non deve superare 72 dB (A). Provvedimenti adeguati devono essere adottati per ridurre il rumore eccessivo a bordo.

Capitolo 5 Impianti per la navigazione

Art. 75 Generalità

1 Gli impianti destinati alla navigazione devono essere costruiti, equipaggiati e mantenuti tenendo conto della sicurezza della navigazione e delle norme del presente regolamento.

2 Le boe di ormeggio devono avere caratteristiche tali da non essere confuse con quelle che segnalano la via navigabile.

Art. 76 Distanze

I luoghi di noleggio o di ormeggio di natanti a qualunque uso siano essi destinati, come pure le altre istallazioni fisse in acqua o galleggianti, devono trovarsi a distanza adeguata, comunque non inferiore a 50 metri dalla rotta dei battelli in servizio regolare di linea.

Capitolo 6 Disposizioni speciali

Art. 77 Deroghe

1 I battelli delle autorità, quelli di istituti scientifici e quelli dei servizi di salvataggio sono esonerati dall'osservanza delle disposizioni degli articoli 37 e 38 (segnalazione della via navigabile), 54 (navigazione in prossimità della riva) e 60 (stazionamento), nella misura in cui ciò sia assolutamente richiesto dall'espletamento dei loro compiti.

2 Quando svolgono servizi di sorveglianza i battelli della polizia e dell'amministrazione delle dogane sono inoltre esonerati dall'osservanza delle disposizioni concernenti i fanali di bordo, nella misura in cui non ne risulti pregiudicata la sicurezza della navigazione.

Art. 78 Disposizioni transitorie

1 La segnalazione della via navigabile sinora in vigore, se non corrisponde a quella riprodotta nell'allegato 3, deve essere sostituita entro tre anni dall'entrata in vigore del presente regolamento. Fino al momento della loro sostituzione, i segnali esistenti conservano il loro significato; questi saranno sostituiti immediatamente, qualora in base al presente regolamento dovessero assumere un altro significato.

2 Entro cinque anni dall'entrata in vigore del regolamento, tutti i natanti dovranno uniformarsi alle disposizioni contenute all'articolo 74.

Art. 79 Disposizioni finali

Il presente regolamento abroga il Regolamento internazionale del 22 ottobre 1923.

ALLEGATI

DA INCLUDERE NEL

REGOLAMENTO INTERNAZIONALE

PER LA NAVIGAZIONE SUI LAGHI MAGGIORE E DI LUGANO

Allegato 1
(Art. 20-34, 52 e 59)

Segnali visivi dei natanti

Generalità

1. I simboli e i disegni riprodotti qui si seguito hanno unicamente carattere indicativo. Occorre pertanto riferirsi al testo del regolamento, il quale fa esclusivamente fede.

2. Quando il fondo del disegno e nero significa la notte.

3. I simboli utilizzati hanno il seguente significato:

   a. fanali

luce fissa visibile su l'intero orizzonte

luce fissa visibile soltanto su un arco d'orizzonte limitato

luce fissa visibile soltanto su un arco d'orizzonte limitato, nascosta a chi osserva il disegno

luce intermittente

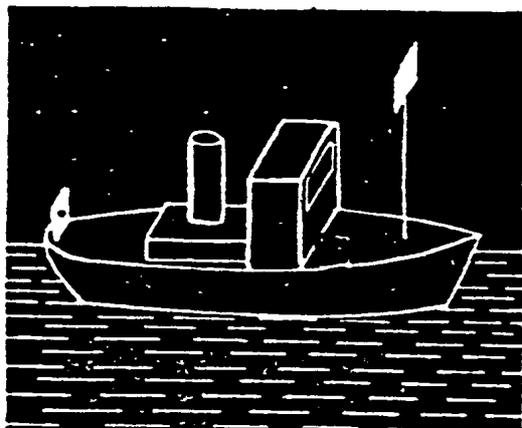
   b. pannelli o bandiere e palloni

pannello o bandiera

pallone

1

Battelli a motore

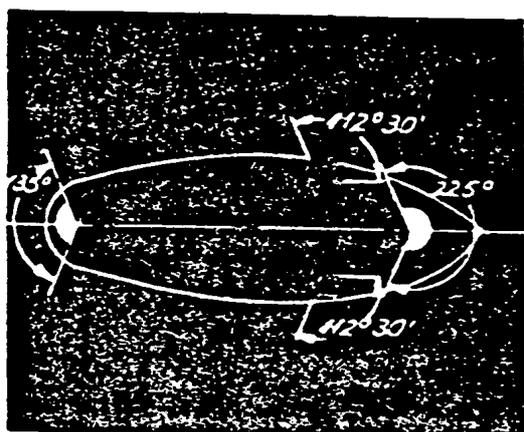
Articolo 26, capoverso 1

- tutti i battelli

  fanale di via:
  luce forte di colore bianco

  fanali laterali:
  luce media di colore verde
  luce media di colore rosso

  fanale di poppa:
  luce ridotta di colore bianco

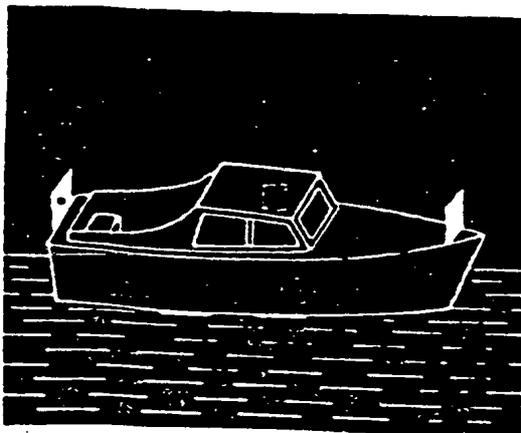
2

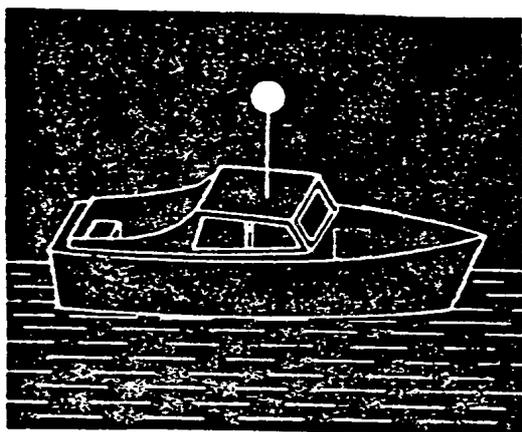
3

capoverso 2

- imbarcazioni a motore inferiori a 15 m di lunghezza

  fanale di prua:
  luce ridotta di colore bianco

  fanali laterali:
  luce ridotta di colore verde
  luce ridotta di colore rosso

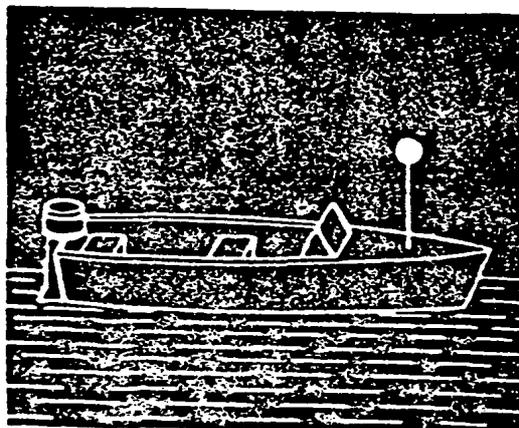
  fanali di poppa:
  luce ridotta di colore bianco

oppure

4

oppure

5

fanali laterali:
luce ridotta di colore verde
luce ridotta di colore rosso

fanale a luce ridotta oppure media di colore bianco

oppure

6

quando la potenza di propulsione è inferiore a 6 kW

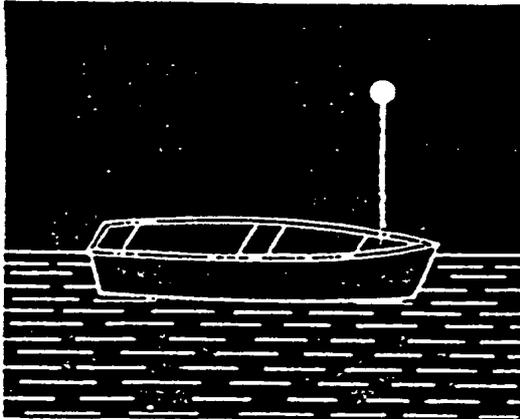
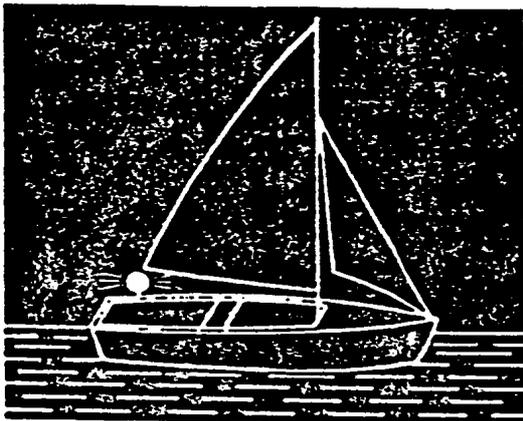
fanale a luce ridotta di colore bianco

7

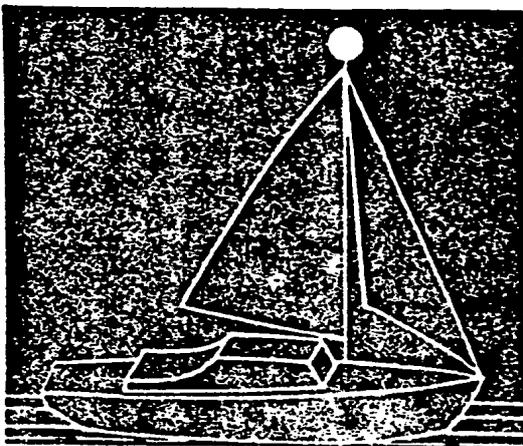
Battelli senza propulsione meccanica

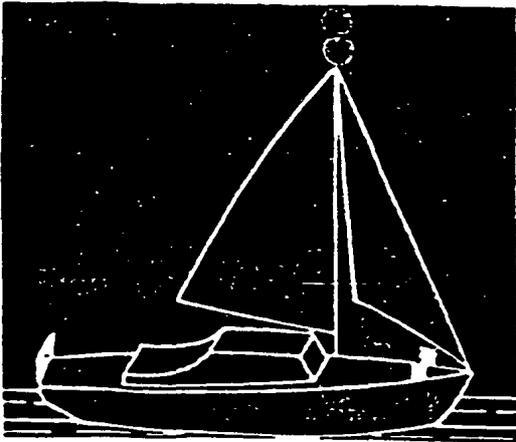
Articolo 27, capoverso 1

- natanti che navigano isolati e tutti i natanti rimorchiati:

  fanale a luce ridotta di colore bianco

8

- battelli a vela:

  fanale a luce ridotta di colore bianco

oppure

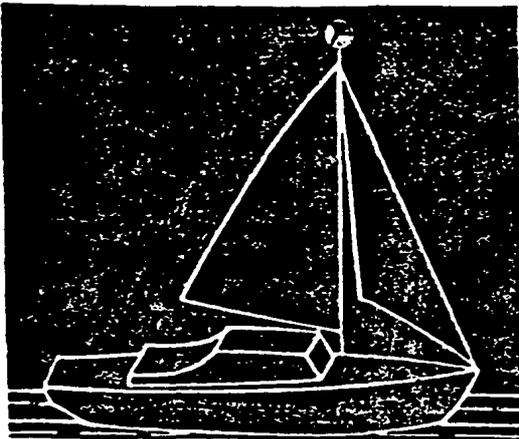
9

10

oppure secondo il capoverso 2

fanali laterali a prua:
luce ridotta di colore verde
luce ridotta di colore rosso

fanale di poppa:
luce ridotta di colore bianco

fanali sulla sommità dell'albero:
fanale superiore a luce ridotta di colore rosso
fanale inferiore a luce ridotta di colore verde

oppure

11

fanale sulla sommità dell'albero:
fanale combinato (lanterna tricolore verde, rossa e bianca)

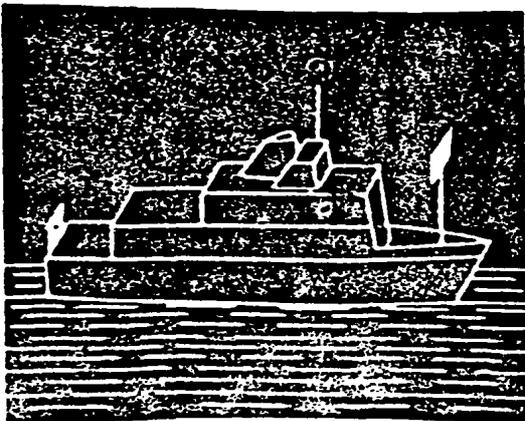
Battelli in servizio regolare di linea

Articolo 28, lettera a

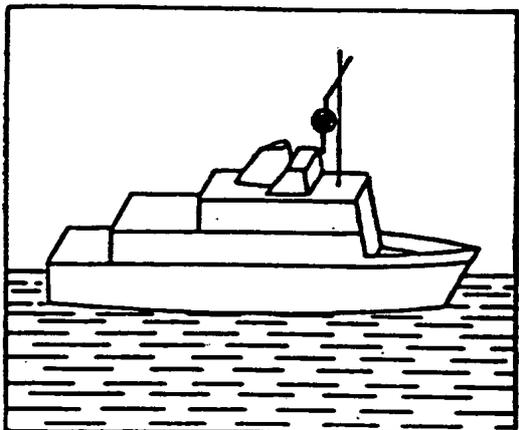
fanale di via:
luce chiara di colore bianco

fanali laterali:
luce media di colore verde
luce media di colore rosso

fanale di poppa:
luce ridotta di colore bianco

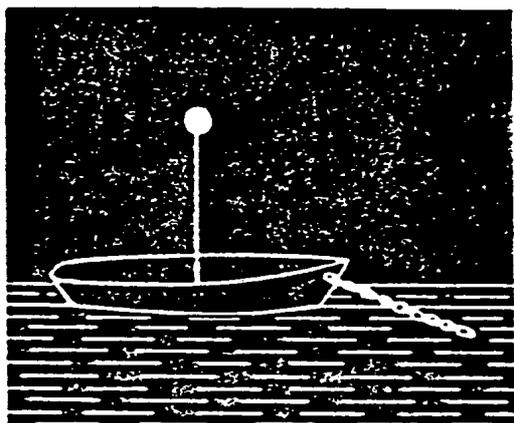
e inoltre:
un fanale a luce media di colore verde, disposto per quanto possibile 1 m più alto del fanale di via

12

lettera b

pallòne verde

13

Battelli in stazionamento

Articolo 29, capoverso 1

fanale di stazionamento
luce ridotta di colore bianco

14

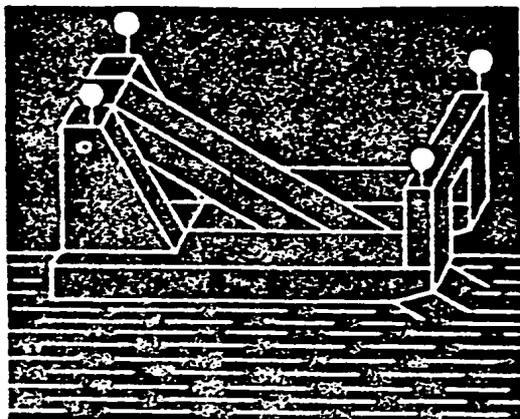
capoverso 2

- impianti galleggianti

quando la sicurezza della navigazione lo esige:

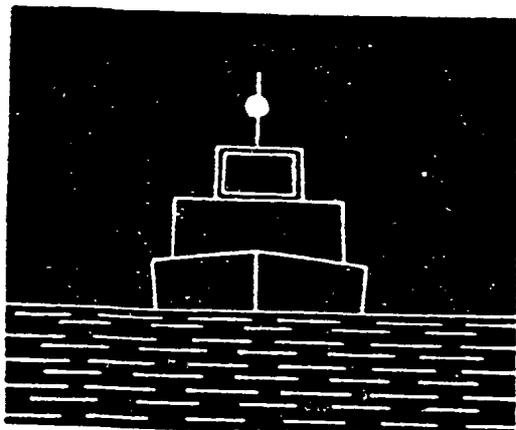
illuminazione in modo tale che la loro sagoma possa essere riconosciuta

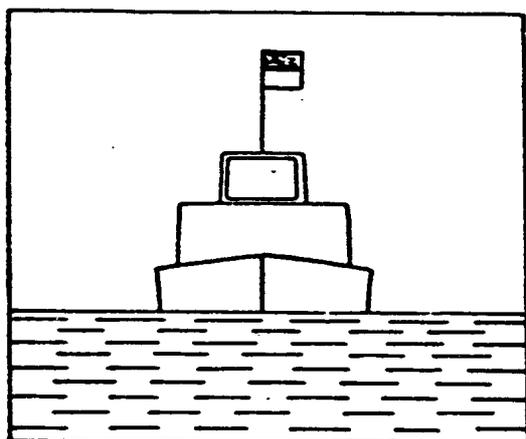
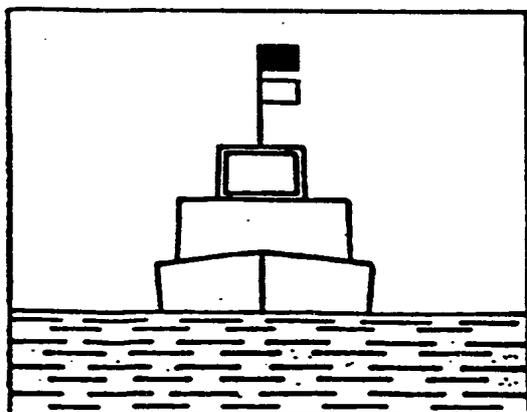
15

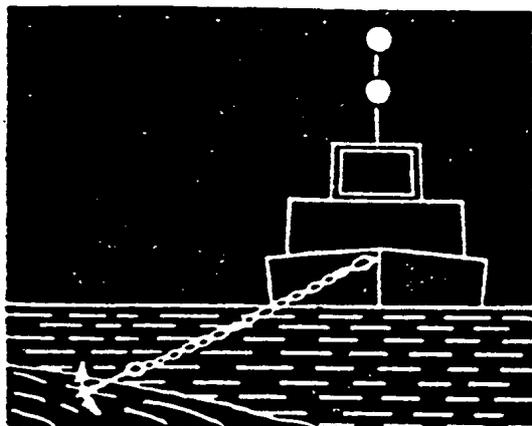
16

Protezione contro il moto ondoso e il risucchio

oltre ai fanali prescritti:

fanale a luce ridotta di colore rosso disposto al di sopra del fanale a luce ridotta di colore bianco

17

lettera b

bandiera di cui la metà superiore è di colore rosso e la metà inferiore di colore bianco

oppure

18

due bandiere, quella superiore rossa e quella inferiore bianca

19

Segnalazione di natanti ormeggiati all'ancora

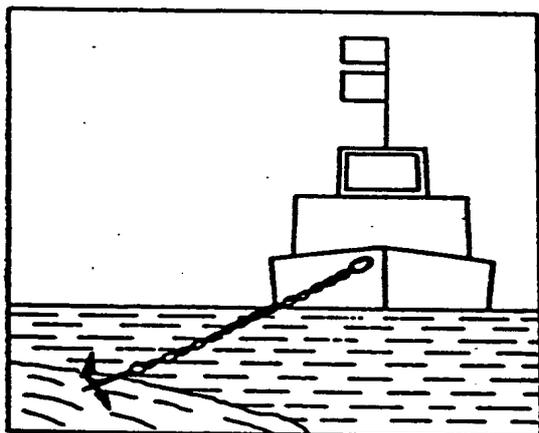
Articolo 31, capoverso 1, lettera a

fanale a luce ridotta di colore bianco disposto al di sopra del fanale a luce bianca secondo l'articolo 29, capoverso 1

20

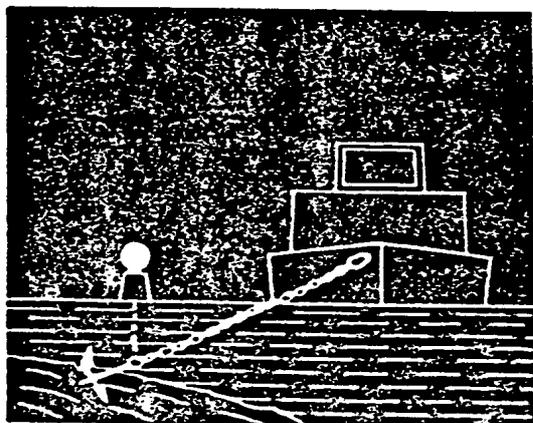
lettera b

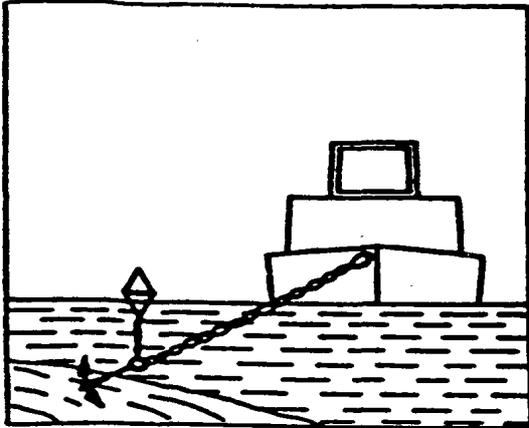
due bandiere bianche sovrapposte

21

capoverso 2

Qualora la sicurezza della navigazione lo richieda:

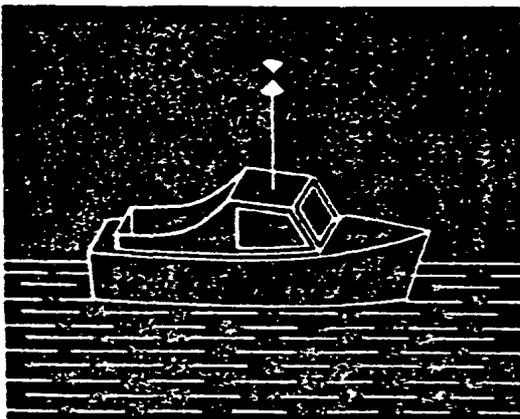
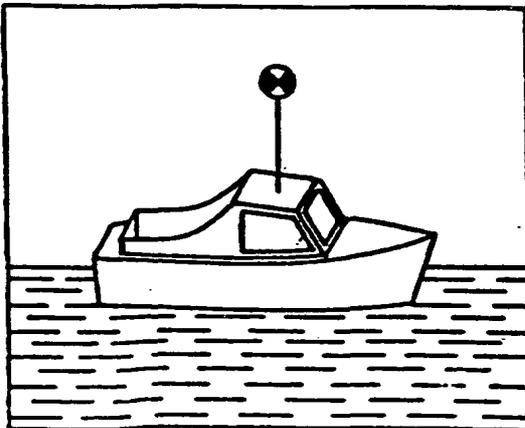
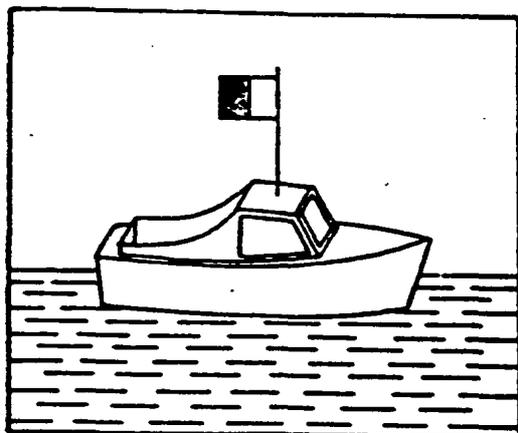
uno o più fanali a luce bianca che segnalino ciascun ancoraggio

22

una o più boe gialle che segnalino ciascun ancoraggio

23

Battelli della polizia e dei servizi ausiliari

Articolo 32, capoverso 1

- battelli della polizia e - previa autorizzazione dell'autorità competente - battelli dei pompieri, dei servizi per la lotta contro l'inquinamento e dei servizi di salvataggio:

  fanale a luce blu intermittente

24

25

capoverso 2

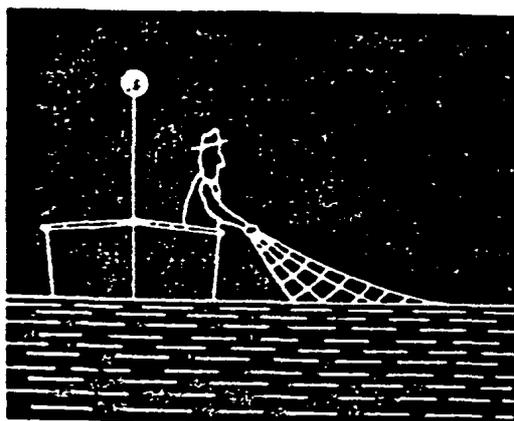
- battelli della polizia, dei servizi di sorveglianza della frontiera o di vigilanza sulla pesca

  se intendono entrare in comunicazione con un altro natante:

  bandiera lettera "K" del codice internazionale dei segnali (metà lato asta di colore giallo, l'altra metà di colore blu)

26

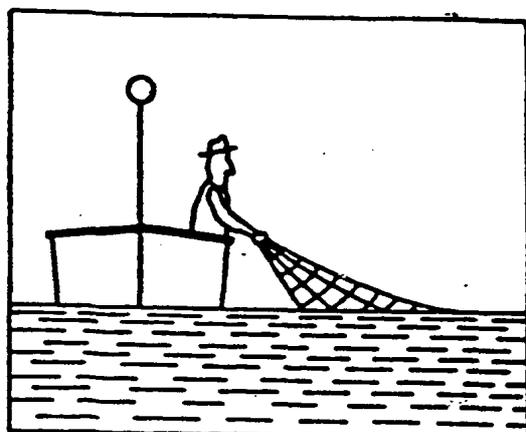
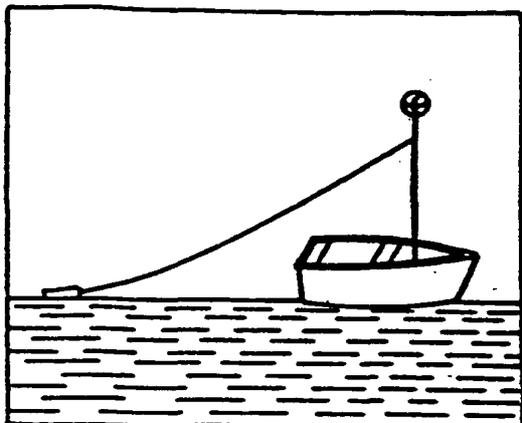
<u>Imbarcazioni per la pesca</u>

Articolo 33, capoverso 1, lettera a

- imbarcazioni per la pesca professionale:

  fanale a luce ridotta di colore giallo

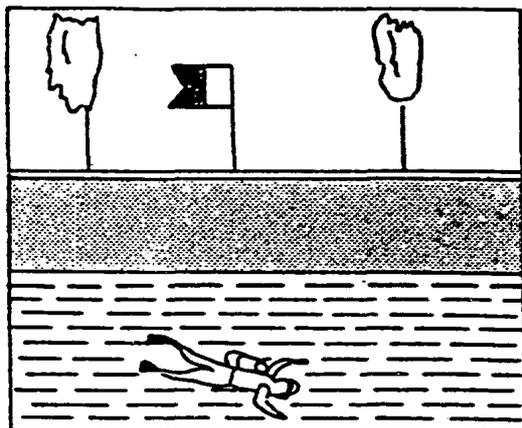
27

lettera b

pallone giallo

28

capoverso 2

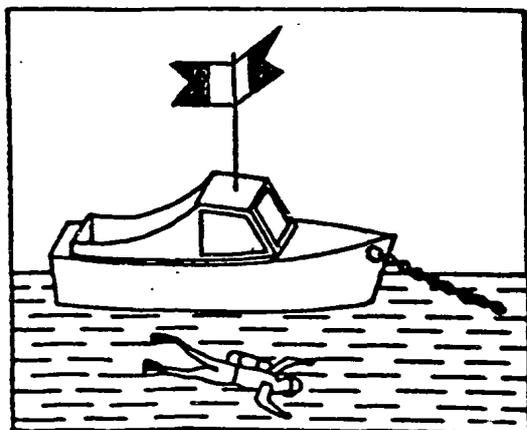
- imbarcazioni per la pesca sportiva di giorno con attrezzi a traino:

  pallone bianco

29

Segnalazione di attività subacquea

Articolo 34, capoverso 1

- durante le immersioni che si svolgono da riva:

  pannello lettera "A" del codice internazionale dei segnali (bandiera a due punte, con la metà lato asta di colore bianco e l'altra metà di colore blu)

30

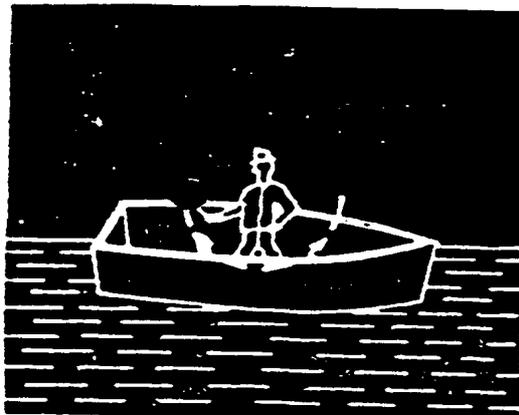
capoverso 2

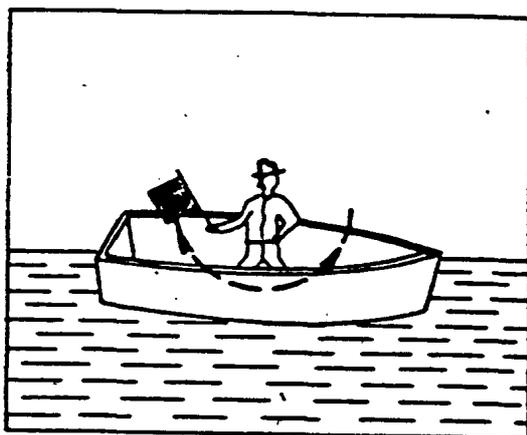
- durante le immersioni che si svolgono al largo:

  pannello lettera "A" del codice internazionale dei segnali (bandiera a due punte, con la metà lato asta di colore bianco e l'altra metà di colore blu)

Natanti impossibilitati a manovrare

Articolo 52

agitare un fanale a luce rossa

31

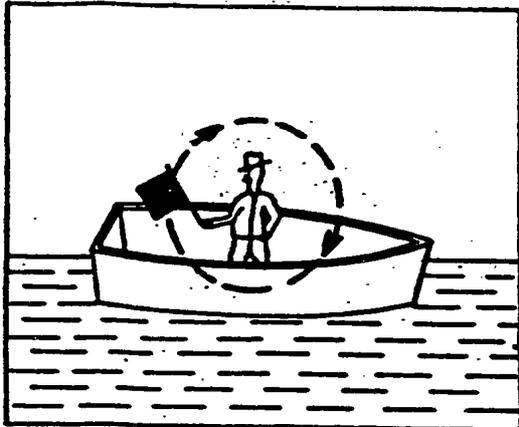
agitare una bandiera rossa

32

Natanti in difficoltà

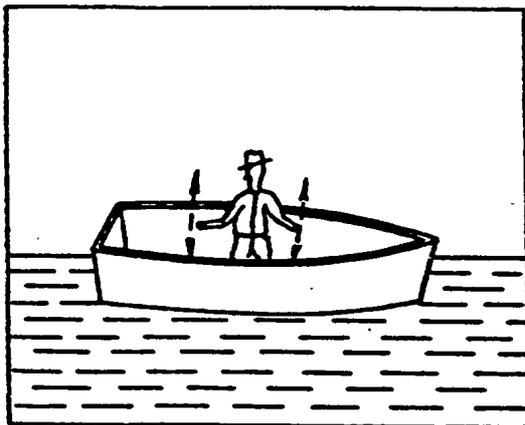
Articolo 59, lettera a

agitare circolarmente un fanale

33

agitare circolarmente una bandiera rossa, un fanale o qualsiasi altro oggetto adatto

34

lettera f

eseguire dei movimenti dall'alto verso il basso delle braccia allargate lateralmente

35

Allegato 2
(Art. 35, 36, 52, 53, 57 e 59)

Segnali acustici dei natanti

A. Segnali generali

Segnale	Significato	Articolo
——— un suono prolungato	"Attenzione" o "mantengo la rotta"	
— un suono breve	"Accosto a dritta"	
— — due suoni brevi	"Accosto a sinistra"	
— — — tre suoni brevi	"Faccio marcia indietro"	
— — — — quattro suoni brevi	"Sono impossibilitato a manovrare"	52
----------- serie di suoni molto brevi	"Pericolo di collisione"	

B. Segnali d'incrocio

Segnale	Significato	Articolo
— — due suoni brevi	"L'incrocio deve avvenire dritta su dritta"	

C. Segnali per l'entrata e l'uscita dai porti

Segnale	Significato	Articolo
un suono prolungato	"Segnale d'ucita da un porto"	
tre suoni prolungati	"Segnale d'entrata in un porto dei battelli in servizio regolare di linea e dei natanti in difficoltà"	53 cpv. 1

D. Segnali in caso di scarsa visibilità

un suono prolungato almeno tre volte al minuto	"Segnale dei natanti ad eccezione dei battelli in servizio regolare di linea"	57
due suoni prolungati dati almeno tre volte al minuto	"Segnale dei battelli in servizio regolare di linea"	57

E. Segnale nei casi di difficoltà

serie di suoni prolungati		59 lett. c
o		
tre suoni brevi, tre suoni prolungati, tre suoni brevi (SOS)	"Segnale di natanti in difficoltà"	59 lett. d
o		
rintocchi continui di campana		59 lett. d

Allegato 3

(Art. 37 - 39)

Segnaletica della via navigabile

Generalità

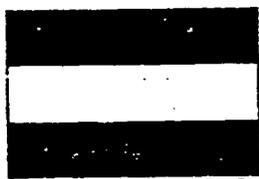
1. I segnali della via navigabile, ad eccezione di quelli costituiti da corpi galleggianti, devono essere disposti in maniera tale da presentarsi nella forma indicata nel presente allegato.

2. I pannelli e le bandiere devono essere dimensionati in modo che la lunghezza del lato più piccolo sia almeno di 60 cm. Quando la parte posteriore d'un pannello non mostra un segnale, essa dev'essere dipinta di colore bianco.

3. I segnali costituiti da corpi galleggianti sferici e cilindrici devono avere un diametro di almeno 40 cm, quelli di forma conica un diametro alla base di almeno 60 cm.

4. I segnali cilindrici fissi o posati su un corpo galleggiante devono avere un diametro di almeno 30 cm, quelli a forma di cono un diametro alla base di almeno 45 cm.

5. I segnali della via navigabile possono essere illuminati.

A. Segnali di divieto

A.1 Divieto di passaggio
- segnale di divieto generale

oppure
- due fanali sovrapposti

A.2 Divieto per i natanti motorizzati

A.3 Divieto per lo sci nautico

A.4 Divieto per i battelli a vela

A.5 Divieto di sorpasso

A.6 Divieto di stazionàmento

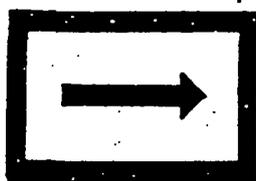
A.7 Divieto di ormeggio

A.8 Divieto di ancoraggio

A.9 Divieto di produrre moto ondoso o risucchi

A.10 Divieto per le tavole a vela ("Windsurfing")

A.11 Divieto di navigare fuori dei limiti indicati

B. Segnali d'obbligo

B.1 Obbligo di prendere la direzione indicata dalla freccia

B.2 Obbligo di non superare la velocità indicata in chilometri orari (km/h)

B.3 Obbligo di osservare una prudenza particolare

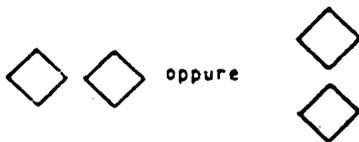
C. Segnali di limitazione

C.1 Altezza del passaggio limitata (al di sopra del pelo d'acqua)

C.2 Larghezza limitata del passaggio

D. Segnali di raccomandazione

D.1 Passaggio raccomandato sotto i ponti

a. per la navigazione nei due sensi

b. per la navigazione solo nel senso dal quale il segnale è visibile

D.2 Raccomandazione di tenersi entro lo spazio indicato con il colore "verde"

E. Segnali d'indicazione

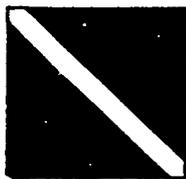
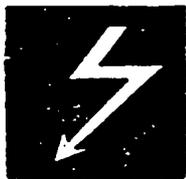
E.1 Autorizzazione di passaggio

E.2 Autorizzazione di stazionamento

E.3 Autorizzazione di ancoraggio

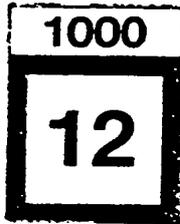
E.4 Autorizzazione di ormeggio

E.5 Autorizzazione di praticare lo sci nautico

E.6 Autorizzazione per mettere in acqua i natanti e per toglierli

E.7 Fine di un divieto o di un obbligo

E.8 Linea ad alta tensione

E.9 Autorizzazione per le tavole a vela ("Windsurfing")

F. Targhette ed iscrizioni complementari

I segnali della via navigabile da A.1 fino a E.9 possono essere completati con:

1. delle targhette indicanti la distanza a partire dalla quale va osservata la prescrizione o la particolarità indicata dal segnale della via navigabile. Le targhette sono disposte sopra il segnale della via navigabile.

   Esempio:

   A 1000 m obbligo di non superare 12 km/h

2. frecce indicanti la direzione del settore al quale s'applica il segnale della via navigabile.

   Esempio:

   Autorizzazione di stazionamento

3. delle targhette recanti spiegazioni o indicazioni complementari. Le targhette sono disposte sotto il segnale principale della via navigabile.

   Esempio:

   Imbarcatoi riservati ai battelli in servizio regolare di linea

G. - Segnalazione del basso fondale e di altri ostacoli

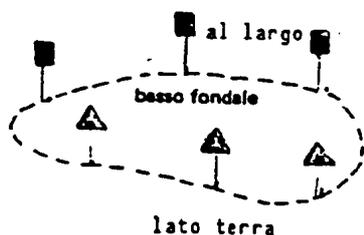
G.1 Ostacoli isolati

cono con il vertice verso il basso verniciato in rosso o non verniciato

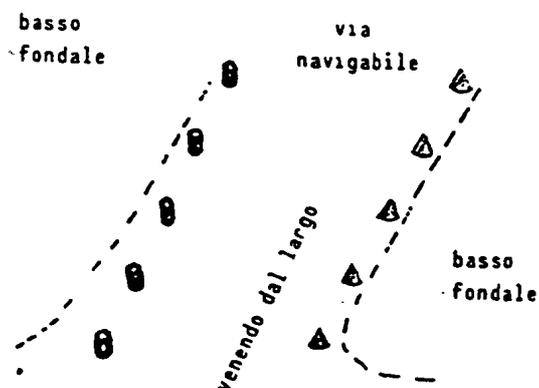
G.2 Segnalazione dell'idrovia

cilindri verniciati in rosso o non verniciati

coni con il vertice verso l'alto verniciati in verde o non verniciati

al largo
basso fondale
lato terra

Esempio:

Segnalazione di un basso fondale in prossimità della riva

- lato al largo: cilindri
- lato terra: coni

Esempio:

Segnalazione di un'idrovia in zona di bassi fondali

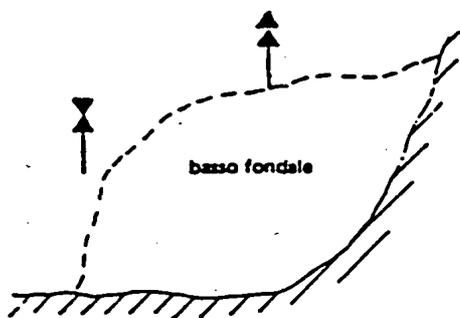
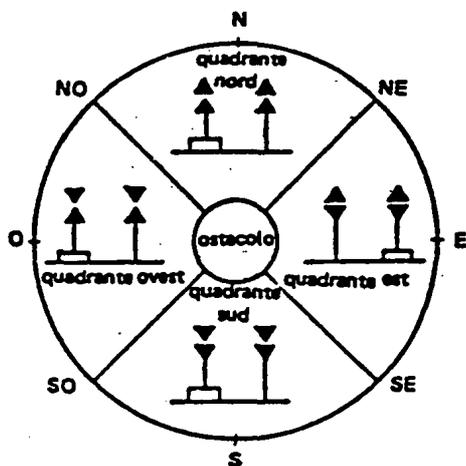
- lato destro visto dal largo: coni verdi
- lato sinistro visto dal largo: cilindri rossi

G.3 Ostacoli estesi

nel quadrante nord:
due coni sovrapposti, i cui vertici sono rivolti verso l'alto

nel quadrante est:
due coni sovrapposti, il cono inferiore con il vertice rivolto verso l'alto, il cono superiore con il vertice verso il basso

nel quadrante sud:
due coni sovrapposti, i due vertici rivolti verso il basso

nel quadrante ovest:
due coni sovrapposti, il cono inferiore con il vertice rivolto verso l'alto, il cono superiore con il vertice rivolto verso il basso

Esempio:

basso fondale esteso
I segnali indicano che delle acque profonde si trovano nel quadrante nord ed in quello ovest

Allegato 4
(Art. 72)

Documenti internazionali

Certificati e carte internazionali di capacità rilasciate da Paesi terzi (esclusi l'Italia e la Svizzera in quanto Parti contraenti)

a. I rispettivi certificati (modello 1) sono rilasciati da un'autorità oppure dalle organizzazioni che quest'ultima ha abilitato a tale effetto. In taluni Stati, l'autorità non si occupa della navigazione da diporto. In questo caso, una carta internazionale di capacità (modello 2) viene rilasciata al posto del certificato di capacità, da parte di organizzazioni qualificate.

b. I documenti sono redatti nelle lingue ufficiali degli Stati. Se né il francese né l'inglese sono lingue ufficiali, una di queste lingue deve essere utilizzata in ogni caso, oltre alla lingua ufficiale, almeno nel titolo. I documenti indicano, nell'angolo superiore destro della prima pagina, la lettera o il gruppo di lettere di distinzione del Paese d'emissione.

c. Per essere valevoli, i documenti devono essere compilati in modo completo. Non sono ammesse caselle interamente o parzialmente vuote.

Certificato di idoneità rilasciato all'estero Modello 1

_______________ (paese)

Certificato internazionale di capacità per i conducenti di imbarcazioni da diporto

Certificat international relatif à la capacité des conducteurs de bâtiments de plaisance

International certificate for pleasure craft operators

Rilasciato da:

Cognome, nomi _______________

Data di nascita _______________

Luogo di nascita _______________

Firma del titolare _______________

N° del certificato _______________

Valevole fino a _______________

Luogo e data _______________

Timbro:

Modello 1

2

Il titolare del presente certificato possiede un permesso nazionale per conducente di imbarcazioni da diporto per i tipi di navigazione seguenti:

Categoria		Rubrica	Zona
M fino a	☐	☐	☐
	☐	☐	☐
	☐	☐	☐
S fino a	☐	☐	☐
	☐	☐	☐
	☐	☐	☐

Categoria
M Imbarcazioni a motore
S Imbarcazioni a vela

Zona
1 Corsi d'acqua interni
2 Acque littorali
3 Acque marittime illimitate

3

In____________(paese) un permesso è richiesto soltanto per condurre imbarcazioni da diporto dei tipi di navigazione seguenti:

Categoria		Rubrica	Zona
M di più di	☐	☐	☐
	☐	☐	☐
	☐	☐	☐
S di più di	☐	☐	☐
	☐	☐	☐
	☐	☐	☐

In____________(paese) nessun permesso è richiesto per condurre imbarcazioni da diporto.

Rubrica
a Illimitata
b Dislocamento (t)
c Stazza (t)
d Lunghezza (m)
e Larghezza (m)
f Superficie velica (m^2)
g Potenza (kW)
h Velocità (km/h)

2

Il titolare della presente carta possiede un permesso nazionale per pilotare imbarcazioni da diporto per i tipi di navigazione seguenti:

Categoria		Rubrica	Zona
M fino a	☐	☐	☐
	☐	☐	☐
	☐	☐	☐
S fino a	☐	☐	☐
	☐	☐	☐
	☐	☐	☐

Categoria
M Imbarcazioni a motore
S Imbarcazioni a vela

Zona
1 Corsi d'acqua interni
2 Acque littorali
3 Acque marittime illimitate

3

In .... (paese) un permesso è richiesto soltanto per il pilotaggio di imbarcazioni da diporto con le caratteristiche seguenti:

Categoria		Rubrica	Zona
M di più di	☐	☐	☐
	☐	☐	☐
	☐	☐	☐
S di più di	☐	☐	☐
	☐	☐	☐
	☐	☐	☐

In .... (paese) nessun permesso è richiesto per pilotare imbarcazioni da diporto.

Rubrica
a Illimitata
b Dislocamento (t)
c Stazza (t)
d Lunghezza (m)
e Larghezza (m)
f Superficie velica (m^2)
g Potenza (kW)
h Velocità (km h)

Allegato 5
(Art. 74, capoverso 8)

Misurazione del rumore causato dai battelli a motore

1. Condizioni di funzionamento del battello

Il rumore è misurato al passaggio del battello a vuoto e con l'organo di propulsione funzionante alla sua potenza massima.

Se, tuttavia, il rumore più intenso si produce a un regime inferiore, le misurazioni saranno eseguite a questo regime.

Durante i percorsi in cui si effettuano le misurazioni, tutti gli apparecchi ausiliari necessari in caso di servizio prolungato devono funzionare normalmente.

L'organo di propulsione sarà portato nelle sue condizioni normali di funzionamento prima dell'inizio delle misurazioni.

2. Apparecchi e unità di misura

Per le misurazioni del rumore eseguite dalla commissione per l'esame di tipo ed in occasione delle ispezioni per l'ammissione, saranno impiegati solo i fonometri di precisione o sistemi di misurazioni equivalenti che soddisfano alla raccomandazione N. 651 classe 1 della Commissione elettrotecnica internazionale (CEI).

Le misurazioni saranno eseguite adottando il livello sonoro secondo la curva ponderale A ed i tempi di "risposta rapida".

Prima di ogni serie di misurazioni, gli apparecchi saranno verificati servendosi di una sorgente sonora campione. I fonometri e i calibratori di frequenza devono essere controllati ogni anno dall'autorità competente.

3. Luogo delle misurazioni

Le misurazioni del rumore saranno effettuate da un luogo che si inoltri il più lontano e avanzato possibile sul piano d'acqua.

Fino ad una distanza di 25 m non ci dev'essere alcun ostacolo tale da perturbare il campo sonoro. Inoltre, fino ad una distanza di 50 m dal microfono non ci dev'essere alcun ostacolo importante che presenti una superficie riflettente di grande dimensione, quale un edificio, una parete rocciosa o altro.

4. Rumori perturbatori e influenza del vento

Sul luogo delle misurazioni, i rumori ambientali e gli eventuali movimenti dell'ago provocati dal vento devono essere almeno di 10 dB (A) inferiori al livello sonoro del rumore da misurare del battello in rotta. Un dispositivo di protezione contro il vento sarà adattato al microfono. Nessuna misurazione sarà eseguita in presenza di vento con velocità superiore a 5 m/sec.

Durante le misurazioni nessuno deve trovarsi tra il battello da esaminare ed il microfono o immediatamente dietro al microfono.

5. Percorsi di prova, posizione del microfono

Il percorso di prova deve essere segnalato mediante boe. Il punto di partenza deve trovarsi ad una distanza sufficientemente grande, in modo che sia garantito un funzionamento regolare dell'organo di propulsione nel momento in cui il battello passa davanti al microfono.

Il microfono verrà piazzato da 2 a 6 m al di sopra della superficie dell'acqua e sarà orientato perpendicolarmente al percorso di prova. La sua altezza in rapporto alla superficie riflettente solida sulla quale è piazzato deve essere da 1,2 a 1,5 m. Per le misurazioni, la distanza tra il bordo esterno del battello ed il microfono sarà di 25 m.

6. Numero delle misurazioni e livello sonoro determinante

Le misurazioni devono essere eseguite almeno durante due passaggi in entrambi i sensi. Quale risultato di misurazione vale il livello sonoro massimo misurato durante ogni passaggio arrotondato al più vicino valore intero. Il valore massimo misurato è quello valido.

Qualora il risultato superasse il livello massimo ammissibile sarà eseguita un'altra serie di misurazioni, con due passaggi nelle due direzioni. In tal caso è determinante il secondo dei risultati più elevati ottenuti.

Per tener conto dell'imprecisione degli apparecchi, i risultati ottenuti durante le misurazioni devono essere abbassati di 1 dB(A).

LAVORI PREPARATORI

Senato della Repubblica (atto n. 1014):

Presentato dal Ministro degli affari esteri (DINI) il 18 luglio 1996.

Assegnato alla 3ª commissione (Affari esteri), in sede referente, il 16 settembre 1996, con pareri delle commissioni 1ª, 2ª, 5ª, 8ª e 13ª.

Esaminato dalla 3ª commissione il 17 settembre 1996.

Relazione scritta annunciata il 24 settembre 1996 (atto n. 1014/*A* - relatore sen. BOCO).

Esaminato in aula e approvato il 24 settembre 1996.

Camera dei deputati (atto n. 2304):

Assegnato alla III commissione (Affari esteri), in sede referente, l'8 ottobre 1996, con pareri delle commissioni I, II, V, VI, VIII, IX e XI.

Esaminato dalla III commissione il 4 dicembre 1996.

Relazione scritta annunciata il 5 dicembre 1996 (atto n. 2034/*A* - relatore on. NICCOLINI).

Esaminato in aula il 13 gennaio 1997 e approvato il 15 gennaio 1997.

97G0032

DOMENICO CORTESANI, *direttore*

FRANCESCO NOCITA, *redattore*
ALFONSO ANDRIANI, *vice redattore*

(9651327) Roma - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato - S.